

جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة واسط / كلية التربية للعلوم الانسانية
قسم التاريخ

التجارة في بلاد اليونان القديمة
(١٦٠٠- ٣٣٨ ق. م)

رسالة قُدمها الطالب علي حسين شلال الياسري

إلى مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية / جامعة واسط وهي

جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم

بإشراف

أ. د. محمد فهد القيسي

١٤٤٣ هـ

٢٠٢١ م

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

إقرار لجنة المناقشة

نشهد نحن أعضاء لجنة المناقشة بأننا اطلعنا على هذه الرسالة الموسومة بـ : (التجارة في بلاد اليونان القديمة حتى سنة ٣٣٨ق.م) ، المقدمة من قبل الطالب (علي حسين شلال الياسري)، وقد ناقشنا الطالب في محتوياتها، وفيما لها علاقة بها، ونرى أنها جديرة بالقبول لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم بتقدير (جيد)

الإمضاء:

الاسم: أ.د مهدية فيصل صالح

رئيس اللجنة

التاريخ: ٨/ ١/ ٢٠٢١

الإمضاء:

الاسم:أ.م.د سعدون عبد الهادي برغش

عضواً

التاريخ: / / ٢٠٢١

الإمضاء:

الاسم:أ.م.د عامر حمزة حسين

عضواً

التاريخ: / / ٢٠٢١

الإمضاء:

الاسم:أ.د محمد فهد حسين القيسي

عضواً ومشرفاً

التاريخ: / / ٢٠٢١

صادق مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية على قرار لجنة المناقشة

الإمضاء:

الاسم:أ.د محمود حمود عراك

عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية

التاريخ: / / ٢٠٢١

إقرار المشرف

أشهد أن إعداد هذه الرسالة الموسومة (التجارة في بلاد اليونان القديمة حتى سنة ٣٣٨ق.م) للطالب (علي حسين شلال الياسري) تم تحت إشرافي في جامعة واسط /كلية التربية للعلوم الإنسانية وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير آداب في التاريخ القديم .

التوقيع:

المشرف أ.د . محمد فهد القيسي

التاريخ: ٢ / ٨ / ٢٠٢١

إقرار المقوم اللغوي

أشهد بأن الرسالة الموسومة (التجارة في بلاد اليونان القديمة حتى سنة ٣٣٨ق.م) تمت مراجعتها من الناحية اللغوية وتصحيح ما ورد فيها من أخطاء لغوية وتعبيرية وبذلك أصبحت الرسالة مؤهلة للمناقشة بقدر تعلق الأمر بسلامة الأسلوب وصحة التعبير .

التوقيع :

الاسم: د . رياض خلف

التاريخ: ٢/ ٨/ ٢٠٢١

إقرار رئيس القسم

بناء على التوصيات المقدمة في أعلاه أرشح الرسالة للمناقشة

أ.د
احمد جعفر داود الزبيدي
معاون العميد للشؤون الإدارية

التوقيع:

الاسم: أ.د احمد جعفر داود / وكالة

التاريخ: ٣/ ٨/ ٢٠٢١

السيد رئيس قسم التاريخ المحترم

م/ تقرير انجاز

تحية طيبة..

نود اعلامكم ان الطالب (علي حسين شلال) قد اكمل متطلبات رسالة الماجستير الموسومة (العبادة في بلاد اليونان القديمة حتى سنة ٣٢٨ ق.م) بما يتعلق بالاشراف.

مع التقدير..

ا.د. محمد حمزة حسين
٢٠٢١/٨/٢٩

السيد معاون العميد للدراسات العليا
للاطلاع..
أ.د. أحمد جعفر داود الزبيدي
معاون العميد للشؤون العلمية
٨/٢٩

بِسْمِ اللهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لاَ تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ إِلاَّ أَن تَكُونَ تِجَارَةً عَن تَرَاضٍ مِّنكُمْ وَلاَ تَقْتُلُوا أَنفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا)

صدق الله العلي العظيم

النساء :٢٩

الإهـــــداء

إلى والدي العزيز...

إلى والدتي الحنونة...

إلى أخواني وأخواتي...تقديراً وعرفاناً ..

أهدي هذا الجهد المتواضع

الباحث

شكر وعرفان

اعترافاً بالجميل أتقدم بخالص شكري وتقديري إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور محمد فهد القيسي المشرف على هذه الرسالة لما بذلهُ من جهد ووقت في متابعة معلومات الرسالة وتقويمها ولما شملني من رعاية ورحابة صدر.

وأتقدم أولاً وقبل كل شيء برثاء روح طيبة تحمل من النقاء ما لا يوصف في قلبي وقلوب زملائي وهي روح أستاذنا وحبيبنا (أ.د طالب منعم حبيب الشمري) وأهدي لروحه قراءة سورة الفاتحة تخليداً لذكره الطيب.

أما بعد أتقدم بالشكر والتقدير لأستاذي الكبير الأستاذ الدكتور سعد عبود سمار لما له من دور كبير في تشجيعي على المضي بالكتابة فضلاً عن المعلومات القيمة التي قدمها لي ، كما أتقدم بالشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور حسين سيد نور الأعرجي الذي قدم لي كل الدعم الذي كان سبباً رئيسياً في التقديم على الدراسات العليا وكان لي بمثابة أباً ودوداً، وأرشدني وأمدني بالنصائح والمعلومات القيمة الخاصة بالرسالة، كما أتقدم بالشكر إلى الدكتور سعدون عبد الهادي الأمير، والدكتور فاضل كاظم حنون ، أساتذتي المحترمين ، كما أتقدم بالشكر إلى الدكتور ميثم النوري التدريسي في كلية الآداب جامعة بغداد لما قدمهُ لي من مصادر قيمة ونصائح طوال مسيرتي في كتابة الرسالة.

كما أتقدم بالشكر لزملائي الطيبين وأخص بالذكر الأستاذ نجم عبد مرعيد والأستاذ سجاد محي ، والأستاذ نصير زاير والأستاذ عامر والأستاذ مؤيد وكل زملاء الدراسة وكل من مد يد العون في أثناء جمع المعلومات للرسالة .

الباحث

المحتويات

المقدمة

المقدمة

يعد موضوع التجارة في بلاد اليونان القديمة واحداً من الموضوعات المهمة نظراً لكون التجارة من العناصر البارزة التي قامت عليها الحضارة اليونانية القديمة .وعلى الرغم من وجود مهنة الزراعة وقِدَمِها، إلا أنها كانت تمارس على نطاق ضيّق لكن ليس في كل بلاد اليونان بسبب الطبيعة الجغرافية التي تتميز بقلة الأراضي المنبسطة والسهلية ، إذ أن هذه البلاد كانت أرض تتوسطها الجبال والطرق المتعرجة غير السهلية، فضلاً عن موقعها في وسط القارات الثلاث آسيا وأوربا وأفريقيا، مما جعلها تحتل موقعاً إستراتيجياً ساعدها بأن تكون دولة تجارية أكثر منهُ زراعية وقد مثّل العمل في هذا القطاع انتقاله مهمة للسكان لم توفرها الزراعة، الأمر الذي دفع أعداداً غير قليلة من اليونانيين للعمل بمهنة التجارة التي أصبحت مهنة محترمة بمرور الزمن.ولم يقتصر دور التجارة اليونانية على توفير فرص عمل كريمة لفئة من السكان، بل تعدّاه لتوفير كل البضائع التي تفتقر إليها بلاد اليونان القديمة من غلات ومنتجات مختلفة، مع تصدير كل ما تنتجه أراضيها وأسواقها إلى البلدان المجاورة، فضلاً عن ذلك جعلت التجارة حركة الثقافة تتطور من خلال التأثر بثقافات الدول التي وصلتها التجارة، وضمن هذا السياق، تحاول هذه الدراسة التعرف على بداية النشاط التجاري في اليونان القديمة وأبرز دوافعه، مع تسليط الضوء على تفاصيل مهمة عن المجتمع التجاري وأحواله.

مشكلة البحث:

تتبلور مشكلة الدراسة في مجموعة من التساؤلات التي تعطي إجاباتها توضيحاً مفصلاً عن النشاط التجاري في اليونان القديمة. حيث يتساءل الباحث عن أسباب نشوء هذا النوع من النشاط الاقتصادي وازدهاره في اليونان القديمة، وعن الفترات والحقب الزمنية التي عاشها هذا النشاط وتحول فيه من حالة إلى حالة، وعن علاقته بالأنشطة الاقتصادية الأخرى ومدى اعتماده عليها، فضلاً عن أنواع التنظيمات الإدارية والقانونية

والسوقية والمالية والبشرية التي رافقت التجارة اليونانية، وما هي العوامل الجغرافية والتاريخية التي أسهمت في انطلاقتها، مع البحث في مسببات نجاحها وانتشارها.

فرضية البحث:

تفترض الدراسة إن عواملَ مختلفة أسهمت في نشوء وتعزيز وانتعاش النشاط التجاري في بلاد اليونان القديمة، ومن أهم عوامل قيام التجارة ازدياد عدد السكان وضيق الأراضي الزراعية فضلاً عن أن الأراضي كان يسيطر عليها الارستقراطيون ويمكن أن تكون هذه العوامل مساعدة مثل الموقع الجغرافي المطل على البحار، وتوافر الخشب لصناعة السفن، والتفوق العسكري اليوناني في حقبات زمنية معينة مما استدعى اللجوء للتجارة وصعوبة النقل والتنقل عطفاً على الواقع الجغرافي الداخلي لليونان وقساوة المناخ وتذبذبه. كما إن الدراسة تفترض أن اليونان القديمة أقامت نظاماً تجارياً ناجحاً ومتنوعاً عزز من وجودها الإقليمي ومن عوامل اتصالها بالأمم والشعوب الأخرى.

وفيما يتعلق الدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع البحث،لا تتوفر دراسات مستفيضة، تناولت هذا الموضوع بشكل تفصيلي، عدا دراسة صغيرة وهي مبحث (التجارة والاتصال والابتكار في بحر إيجة خلال الألف الثالث قبل الميلاد) من رسالة ماجستير بعنوان (التطورات الحضارية اليونانية من الكوكلاديس حتى نهاية العصر الهيليني (٣٦٠٠- ٣٢٣ ق.م) للطالبة هند فائز الساعدي، وقد نوقشت في(كلية الآداب جامعة بغداد سنة ٢٠١٧)، وقد شكل هذا الأمر فضلاً عن النشاط الزراعي الفقير حافزاً لنا للخوض في دراسة النشاط التجاري في بلاد اليونان القديمة .

منهجية الدراسة:

أن المنهجية التي اعتمدنا عليها في دراستنا لموضوع التجارة تمثلت بالمنهج الوصفي لوصف الأنشطة التجارية وكيفية ممارستها وانتقالها من الداخل إلى الخارج، واعتمدنا أيضاً على المنهج التحليلي من خلال تحليل ما أوردناه من معلومات، ومن ثم استنتاج

أبرز العوامل التي أسهمت في ممارسة التجارة على نطاق واسع ونجاحها، فيما انقسمت البيانات المستحصلة بين روائية مستندة إلى الأساطير اليونانية أو أعمال الفلاسفة والمؤرخين، وأركيولوجية جرى استنبطاها من دراسات بلغات أخرى عبر الترجمة.

وجرى تقسيم الدراسة على تمهيد وثلاثة فصول، والتي بدورها قسمت إلى عدد من المباحث ، وجاء الفصل الأول تحت عنوان: (العوامل التي قامت عليها التجارة) ، وبينت في المبحث الأول (الموقع الجغرافي واثره على التجارة في بلاد اليونان القديمة) وجاء في توضيح اهمية الموقع الذي تميزت به بلاد اليونان القديمة والذي بدوره كان اهم حافز للعمل بالتجارة ،وجاء المبحث الثاني بعنوان (السلع وتصنيفها) ، وجرى فيه توضيح الأماكن التي كانت تجلب منها عن طريق الاستيراد والتصدير، بينما تناول المبحث الثالث (الأسواق)، وكيفية تكوينها وأنواعها ومواسم ازدهارها . في حين درسنا في المبحث الرابع (المعاملات التجارية) ومن عدة محاور من حيث الأوزان والمكاييل، والضرائب والرسوم الكمركية .

أما الفصل الثاني: فقد أختص ب (التجار)، وقد جرى تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، كان المبحث الأول بعنوان (أصناف التجار) ، في حين كان المبحث الثاني بعنوان (التنظيمات والعقود التجارية) .

وجاء الفصل الثالث بعنوان (طرق المواصلات التجارية ووسائل النقل)، وقسم إلى ثلاث مباحث، تضمن المبحث الأول (طرق ووسائل النقل البري)، بينما تعرفنا في البحث الثاني على (طرق ووسائل النقل البحري)، ليأتي المبحث الثالث لتوضيح أبرز المعوقات التي واجهت التجارة، وتنقسم إلى قسمين.

أولا- معوقات طبيعية: تشمل المناخ والواقع الجغرافي لبلاد اليونان القديمة

ثانياً – معوقات بشرية: تشمل المشاكل السياسية كالحروب والنزاعات المحلية والقرصنة.

اعتمدنا في دراسة موضوع التجارة على عدة مصادر عربية وأجنبية، وكان أبرز المصادر هي:

كتاب (الإغريق تاريخهم وحضارتهم من تاريخ الإغريق حتى قيام الاسكندر) للأستاذ سيد أحمد الناصري. الذي أفاد الدراسة بإلقاء نظرة عامة على الحياة في اليونان القديمة. وكتاب (تاريخ اليونان العصر الهيلادي، ج١) للأستاذ عبد اللطيف أحمد علي. والذي تعرفنا من خلاله على بوادر النشاط التجاري.

والمصدر المهم المترجم (الحياة العامة اليونانية، السياسة والاقتصاد في أثينا في القرن الخامس ق.م)، للأستاذ الفيرد زيمرن.

أما المصادر الأجنبية فكان أهمها:

The Making of The Ancient Greek Economy

لمؤلفه Alain Bresson، وهو باللغة الإنكليزية. إذ ساعدنا هذا المصدر في معرفة وسائل النقل وما كانت تواجهه من معوقات. ومصدر مهم آخر هو:

The Ancient Greek Economy: Markets, Householdsand City-States.

وهو عبارة عن مجموعة مقالات لمحرريه:

Edward M. Harris, David M. Lewis, and Mark Woolmer.

وقد وفر لنا هذا المصدر معلومات متناثرة لكنها قيَمة، وأفادت فصول ومباحث متعددة من الدراسة. ويشابه الكتاب أعلاه في أهميته وشموليته، المصدر الذي يحمل عنوان:

The Economy of the Greek Cities: From the Archaic Period to the Early Roman Empire.

للمؤلف والباحث المعروف Léopold Migeotte، والمترجَم الى الإنكليزية من قبل المترجمة Janet Lioyed.

وفضلاً عن المصادر المذكورة أعلاه، هناك مؤلَف الباحث المعروف Lionel Casson، والذي يحمل عنوان: Ships and Seamanship in The Ancient World.إذ ساعدنا على معرفة أنواع السفن التجارية باعتبارها أحد أبرز وسائل النقل لتجاري البحري التي اعتمدت عليها بلاد اليونان بشكل أساس.ولا ننسى ذكر كتاب الباحثJohannes Hasebrok، وعنوانه: Trade and Politics in Ancient Greece، والذي رفد الدراسة بمعلومات مكثفة عن مجمل النشاط التجاري اليوناني.

وفي الختام نأمل أن نكون قد وفقنا في دراسة موضوع التجارة في بلاد اليونان القديمة، واستوفينا حقه من جميع النواحي، *والله ولي التوفيق.*



التمهيد

أولاً ـ التجارة لغة :من (تجر) أي فلان يتجر في البز ويتجرُ وقد تجرَ تجارةً رابحةً.

وتاجرتُ فلاناً فكانت أربح متاجرة وما أتجرَ فلاناً ، وتجر العراق وتجارة كثيرُ وبلدُ متجر وبلاد متاجرٌ: يتجر إليها [١].

وقد ذكر صاحب لسان العرب : تجر تجرَ يتجَرَ يتجُرُ تَجْراً وتجارةً ؛ باع وشرى، وكذلك اتَّجر وهو افتَعَل ،وقد غلب على الخمار [٢].

وكما كان لها تعريف اخر : أنها ما يتجر فيه وتقليب المال لغرض الربح . والتاجر : الحاذق بالأمر ، والعرب تسمى بائع الخمر تاجراً والجمع تواجر [٣].

ثانياً- التجارة أصطلاحاً : عرفها القدامى من العلماء بتعريفات عدة : فقد عرفها الجرحاني :بأنها عبارة عن شراء شيء لييبيع بالربح [٤].

وعرفها بعضهم بتعريف مشابه للتعريف الأول بقوله: هي الاسترجاع بالبيع، وعرفها آخر بقوله : هي التصرف في رأس المال طلباً للربح ، وعرفها ابن خلدون بقوله : هي تنمية المال بشراء البضائع ومحاولة بيعها بأغلى من ثمن الشراء أما بانتظار حوالة الأسواق أو نقلها إلى بلد هي انفق وأغلى أو بيعها بالغلاء على الآجال [٥].

أما تعريفات المعاصرين، جاءت على النحو الآتي :

---

[١] ابي القاسم محمود الزمخشري ت ٥٣٨هـ ،أساس البلاغة ، دار صادر للطباعة والنشر ،بيروت ، ١٩٦٥، ص٦٠.

[٢] جمال الدين محمد ابن مكرم ابن منضور الافريقي، لسان العرب ،دار صادر للطباعة والنشر ،ط١، بيروت لبنان، ١٩٩٧،ج١ ص٢٩٥.

[٣]رعد غالب النداوي ، ضوابط التجارة في الشريعة الاسلامية ، مجلة الفتح ،العدد الثالث والعشرون ، ٢٠٠٥ ، ص ٩٠.

[٤] السيد الشريف علي الجرحاني ، التعريفات ، ب – ت ،ص٥٥.

[٥]رعد غالب النداوي ، ضوابط التجارة ، ص ٩٠

إذ عرفها بعضهم بقوله: التجارة هي شراء السلع من مناطق الإنتاج ونقلها وعرضها وبيعها للمستهلكين في الأحياء السكنية ثم اتسع معناها إلى أن أصبحت تشمل البيع والشراء [١].

وعرفها آخرون بقولهم : قد يستخدم اللفظ في نطاق من العمومية ؛ بحيث يشمل أي صورة من صور التبادل، سواء كان مقايضة أو نقداً وسواء جرى بين أفراد أو مشروعات أو دول ،ولكنه يشير إلى القيام بالشراء والتجارة بقصد الربح، وعلى ضوء ما مر بنا من تعاريف يمكننا أن نعرف التجارة بأنها عبارة :عن بيع وشراء السلع والخدمات بقصد الربح سواء كان ذلك على صعيد التجارة الداخلية ضمن حدود الدولة الواحدة أو على صعيد التجارة الخارجية بين الدول فيما بينها [٢].

وقد عرف (هوبر) التجارة على أنها " شكل من أشكال المقايضة المتطورة أو المعاملات التي تتم عبر وسيلة تبادل مقبولة عالمياً أو معدن ثمين على شكل سبائك أو عملات معدنية " [٣].

[١] زيدان عبد الباقي ،العمل والعمال والمهن في الإسلام ، دار ومكتبة وهبة ، ١٩٧٨ ، ص٣٨.
[٢] رعد غالب النداوي ، ضوابط التجارة ، ص٩١.

[3] R . J . Hopper , Trade and Industry in Classical Greece , By R. J. Hopper. Aspects of Greek and Roman Life. London: Thames and Hudson, 1979 P 11.

الفصل الاول

العوامل التي تقوم عليها التجارة

المبحث الاول : الموقع الجغرافي وأثره على التجارة

في بلاد اليونان

المبحث الثاني : السلع وتصنيفها

المبحث الثاني : الأسواق

المبحث الثالث: المعاملات التجارية

المبحث الاول

الموقع الجغرافي وأثره على التجارة في بلاد اليونان

إن بلاد اليونان القديمة كانت تعرف باسم هيلاس، وهي تشمل الجزء الجنوبي من شبه جزيرة البلقان والجزر المنتشرة في بحر ايجة فضلاً عن المدن اليونانية المنتشرة على ساحل أسيا الصغرى، وقد أطلق الإغريق على أنفسهم اسم الهيلينين، بينما أطلق الرومان عليهم لفظة (غريغيا Graeci (Graeca وهو في الحقيقة اسم لقبيلة هيلينية كانت قد نزحت من إقليم يدعى (بيوتيا) في شمال بلاد اليونان إلى الجنوب من ايطاليا وسرعان ما أصبح الاسم الذي أطلقه الرومان هو الذي اشتهرت به بلاد اليونان في اللغات المعاصرة، وتبلغ مساحة اليونان القديمة ما يقارب من (٥٠٠٠٠ ميلاً أي مايقارب١٢٩.٤٩٩.٤٠٦ كيلو متر مربع) وهي في طبيعتها الجغرافية ارض ذات تضاريس وعرة إذ انها قليلة الخصوبة، ولو نظرنا موقع بلاد اليونان في خريطة أوروبا لوجدنا أنها تحتل جزءً كبيراً وحيوياً من القارة الأوربية[١].

ويرتبط تاريخ بلاد اليونان من حيث الموقع الجغرافي بتأثر بتاريخ الشرق الأدنى القديم، إذ كان تاريخ الشرق القديم ذا امتداد وسبق تاريخي عالمي وكانت بلاد الإغريق أو(هيلاس) بمفهومها الجغرافي الواسع أول منطقة في أوربا تتأثر بهذا التاريخ الذي وفد أليها من أقطار الشرق الأدنى القديم، وقد أضفى موقع بلاد اليونان الذي يتوسط قارة أسيا وقارة أوربا انتشار الحضارة الأوربية أو الغربية إلى كل العالم المعروف أو معظمه، ولهذا السبب أصبحت المنطقة الواقعة على الحدود مابين القارتين وهي البحر الإيجي والدردنيل والبسفور، فضلاً عن ذلك كان البحر الإيجي أول مسرح ظهر عليه التاريخ الأوربي القديم، إذ يزخر بالجزر اليونانية بمثابة الجسر الذي يربط بين هاتين القارتين، ومن ثم فقد تسلطت الأضواء التاريخية على

---

[١] سيد احمد علي الناصري ،الإغريق تاريخهم وحضارتهم من حضارة كريت حتى قيام امبراطورية الأسكندر الكبير ،ط٢،دار النهضة العربية ،١٩٧٦ ،ص٨.

هذه المنطقة التي قامت الطبيعة الجغرافية لها بتهيئتها لكي تكون معبراً بين أسيا وأوروبا [١].

أن بلاد اليونان كانت فيما سبق تسمى بأرض المقابلات ، أي ملتقى القارات الثلاث إذ أنها تقع على البحر المتوسط، لكنها ليست موغلة في التطرف حتى في الشتاء نجد شمسها غامرة والحرارة في الصيف بالغة لكنها خالية من الرطوبة التي تستنزف الطاقات والجهد، إذ أن المناطق المتقاربة تفصل بينها الجبال العصية في العبور فعلى الرغم من أن معظم الأنهار اليونانية تصبح في الصيف جداول صخرية قاحلة بينما تصبح في الشتاء فياضة بسيول دافقة تجمع مياهها في أحواض وآبار [٢].

وكان موقع البلاد اليونانية القديمة فريداً وذلك لأنه من الركن الجنوبي الشرقي لأوروبا قد حدد كثيراً من شؤونها في مسار تاريخها، فهي من الناحية الطبيعية ذات موقع مغلق من خلال الجبال التي تقع فيها فقط ، فإذا ما انتقل المهاجرون إلى داخلها فمن المحتمل إلا يغادروها إلا عن طريق البحر، وعلاوةً على ذلك فليس من اليسير الولوج إليها عن طريق البر وليس هناك طريق معبد عبر كتلة البلقان يؤدي إلى اليونان الشمالي، وأي اختراق لابد أن يكون بطيئاً عبر الجبال التي فيها معابر ليست في الواقع غير مألوفة لكنها غير يسيرة في اغلب الأحيان [٣].

ويقع على احد جوانب البحر الإيجي ساحل آسيا الصغرى الذي يتوغل نحو الغرب بما فيها من خلجان، بينما تقع اليونان على الجانب الآخر من بحر إيجة وقرب البلاد بصورة عامة من الشرق الأوسط منبع الحضارات لاسيما بلاد النيل ومناطق الهلال الخصيب جعلها بمثابة البوابة الشرقية لأوروبا، وقد كانت جزيرتي قبرص وكريت بمثابة المعبر الجنوبي للاتصال التجاري والحضاري لساحل أفريقيا الشمالي، وكانت الجزر اليونانية في بحر إيجة على طول ساحل أسيا الصغرى بمثابة

---

[١] عبد اللطيف احمد علي ،التاريخ اليوناني (العصر الهيلادي) ،دار النهضة العربية للطباعة والنشر ،١٩٧٦، ص٧.

[٢] س.م. بورا،التجربة اليونانية ،ترجمة احمد سلامة محمد السيد ،الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩ ، ص٢٣.

[٣] المصدر نفسه ، ص٢٥.

الجسر الشرقي بين أسيا وأوربا وأيضاً كان ساحل شبه القارة اليونانية الغربي والجزر التي فيه وخاصةً جزيرة (كوركيرا-Kόρκυρα) بمثابة البوابة الغربية لبلاد اليونان إذ حمل التجار والمهاجرون الإغريق الحضارة إلى شبه الجزيرة الايطالية، وبذلك ساعد الموقع الجغرافي لبلاد اليونان على أن تقوم بدور المستورد لحضارات الشرق والموزع لها في باقي أنحاء القارة الأوربية القديمة [١].

أن الموقع الجغرافي الذي شغلته بلاد اليونان جعلها ذات أهمية قصوى من الناحية التاريخية ولم تلبث حتى صارت الموقع الأمامي لأوروبا[٢].

وقد كانت تضاريس بلاد اليونان قد فرضت على سكانها التقسيم الى مجتمعات صغيرة في العصور القديمة التي لم يكن فيها الشعور القومي قد استطاع أن يتغلب بعد على الفواصل والحواجز التضاريسية [٣].

ومن خلال ما تتبعنا تبين لنا أن الموقع الجغرافي لبلاد اليونان القديمة كان سبباً في الرقي التاريخي لحضارتها وانتعاش اقتصادها من الناحية التجارية، إذ كانت التجارة في البلاد قد بلغت اوجها وقد بدأت تنشطت كتبادل تجاري داخلي بين المدن اليونانية التي حتمت عليها الطبيعة الجغرافية أن تكون شبه منعزلة فيما بينها ، ومن ثم نشطت التجارة مع مناطق ودول حوض البحر المتوسط ووقوعها بين مفترق الطرق التجارة البحرية .

و أن بلاد اليونان كانت تتكون من عدة جزر وحضارات قديمة ،ومن هذه الحضارات التي اشتهرت في بلاد اليونان حضارة (الموكيناي) أو (الموسيناي) التي تمركزت في شمال شبه الجزيرة البيلوبونيزية ،وامتدت من مدة ١٦٠٠-١١٠٠ ق.م وقد تم سقوطها على أيدي الغزو الدوري إذ كانت هذه الحضارة تختلف عن الحضارة التي سبقتها الحضارة (الكريتية)

---

[١] سيد احمد الناصري ،الإغريق تاريخهم وحضارتهم ، ص ٩.
[٢] عبد اللطيف ،التاريخ اليوناني ، ص١٠.
[٣] لطفي عبد الوهاب ، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، دار المعرفة الجامعية، الأسكندرية ،١٩٩١، ص٣٥.

نسبة إلى جزيرة كريت بأنها يونانية الأصل وكان موقع هذه الحضارة فوق تل يرتفع عن سطح البحر بنحو(٩٠٠ قدم أي ما يعادل ٢٧٤.٢٣ متر مربع) وذات موقع محصن طبيعياً ؛ كذلك كانت من حولها منطقة ذات مياه دائمة تفيدها في الزراعة ، ومن هنا تتهيأ لها من البداية دعامة اقتصادية قوية تصلح كنقطة ابتداء للانبثاق الحضاري ،وقد انتشرت هذه الحضارة في جميع أرجاء اليونان وحتى خارج اليونان فنجد مثلاً أن البضائع التجارية في عهد حضارة الموكيناي قد وصلت إلى المناطق التي تحف بحر إيجة وحتى المناطق التي تبعد عن دائرة بحر إيجة ،وقد وجد أن الأواني الخزفية الميكينية قد انتشرت في جزيرة (صقلية) وجنوبي ايطاليا، كما نجد البضائع اليونانية في العصر الموكيني وخاصة بعد سقوط (كنوسوس-Κνωσός) تجد طريقها شرقاً في كميات متزايدة كوصول المزهريات اليونانية إلى مصر في القرن الرابع قبل الميلاد وأيضاً ما وجد منها في منطقة (تل العمارنة) في مصر [١].

وأن بلاد اليونان احتلت مرتبة كبيرة في نشوء الخطوط التجارية بمختلف المواد التجارية ،وذلك لتصدرها الموقع الاستراتيجي العالمي إذ كانت التجارة فيها بدون ريب قد نمت نمواً عظيماً إذا ما نظرنا إلى مجموع البحر المتوسط الشرقي الذي تجتازه المبادلات التجارية التي لم يعرف لها مثيلاً من قبل من حيث النشاط والأتساع [٢].

وكان الوضع الاقتصادي في العصر الهوميري في القرن التاسع أو الثامن قبل الميلاد ،وهو الذي ذكر فيه اسم (الآخيين) في ملحمتي الإلياذة والأوديسا تعبيراً عن اليونانيين ،إذ كان من الأنشطة الاقتصادية التي برزت غير الزراعة والرعي، إذ كان الكروم والحبوب من أهم الحاصلات

[١] لطفي عبد الوهاب ، مقدمة في تاريخ اليونان، ص٨٧.

[٢] أندرية ايمار؛جانيين بوابيه، تاريخ الحضارات العام ،الشرق واليونان القديمة ،مج١، اشراف موريس كروزية، ترجمة: فريد م. داغر ، وفؤاد ج.ابوريحان ،ط٢، منشورات عويدات ، بيروت-باريس ، ١٩٨٦، ص٤٤٠.

الزراعية وكانت الأراضي الصالحة للزراعة لا تزيد عن خمس مساحة البلاد على أكثر تقدير، فقد كان العامل الاقتصادي البارز في اليونان هو النشاط التجاري الذي ظهر داخلياً بين المدن اليونانية وخارجياً مع البلاد الواقعة على شواطئ البحر المتوسط ،وقد استورد اليونانيون القدماء في هذه المدة مختلف المواد والبضائع التجارية كالأقمشة وأدوات الصناعة الذهبية والأواني الفخارية والأدوات العاجية والبرونز، وقامت في البلاد صناعة المنسوجات والمعادن والأخشاب والسفن والجلود والتي بلا شك تحتاج إلى من ينقلها إلى أماكن أخرى تفتقر لها ، أي يتاجر بها [1].

وهناك تطور ملحوظ في العصر الهوميري (١٢٠٠-٨٠٠ق.م)، فيما يخص التجارة في بلاد اليونان ونماء في حركة الاقتصاد، وهذا ما ساعدت به هجرات الأقوام واستيطان خارج بلاد اليونان ومنهم (الايوليون الايونيون الدوريون) ؛ كذلك ما حدث من أنشاء المستعمرات اليونانية خارج البلاد الذي مكن من تطور حركة الاقتصاد، وقد نتج عن حركة الاستيطان الخارجي ما يلي:

١- تنمية الروح القومية لدى الإغريق بسبب احتكاكهم بالأمم الأجنبية
٢- التطور السياسي والديمقراطي في المجتمعات الجديدة
٣- ازدهار الآداب والفنون والفلسفة
٤- اتساع حركة الاقتصاد وظهور تغيرات اجتماعية واسعة النطاق.
٥- دخول بلاد اليونان القديمة دائرة الاقتصاد النقدي بسبب التوسع التجاري .
٦- ظهور طبقة التجار في المجتمع اليوناني والحرفيين والصناع [2].

وأن المبادلات التجارية في بلاد اليونان لم تجري كلها خارج شبه الجزيرة اليونانية، وقد لوحظ بالفعل أن اليونان قد فقدت مركزية التجارة البحرية التي أخذ مرفأ البيرة من قبل إلى اجتذابها إليه، فقد دبت الحياة التجارية في مرافئ صغيرة

---

[1] ممدوح درويش مصطفى ؛ إبراهيم السايح، مقدمة في تاريخ الحضارة الرومانية واليونانية، تاريخ اليونان ، المكتب الجامعي الحديث، ١٩٩٨-١٩٩٩، ص ١٦.
[2] المصدر نفسه ، ص ١٨.

عديدة اقتصر نشاطها التجاري في السابق على المساحلة المحلية، فنجحت في أقامة علاقات تجارية مباشرة مع البلدان النائية، وقد هبطت تجارة اليونان في قيمتها المطلقة وقيمتها النسبية وبعدت عنها الطرق الرئيسية للتجارة البحرية، فانحرفت نحو الجنوب بسبب الأهمية الاقتصادية التي أحرزتها (مصر) وازداد عددها بفضل بروز النشاط التجاري للمدن اليونانية في (أسيا الصغرى) .[١]

وكانت بلاد اليونان القديمة أول البلاد التي ارتبطت بعلاقات تجارية وسياسية مع المصرين والكلدانيين والفينيقيين، وكانت الواسطة في إدخال الحضارة الشرقية في أوربا، وهذه أعظم مهمة قامت بها وسبب شهرتها ورقيها وما ذلك إلا لتميز موقعها الجغرافي وقربها من المراكز ذات الرقي والمعرفة الحضارية [٢].

وهذا ما ساعدها في بروزها لوجه الحضارات العامة وتقدمها على طول سواحلها وكثرة تعاريجها وخلجانها وصلاحية موانئها ومرافئها ، وما يؤكد ذلك أن مسطحاتها مع ما يتبعها من الجزر تسع مسطح شبه جزيرة أيبيريا وطول سواحلها يزيد عن طول سواحل أيبيريا بنحو (٣٧٠) كيلو متر، وهذا ما جعلها في العهود القديمة دولة بحرية تجارية تمخر سفنها العديدة في عباب البحر المتوسط ويستعمر أهلها كثيراً في سواحلها [٣].

وكان للظروف الجغرافية تأثيرها الكبير على حياة اليونانيين وكنتيجة حتمية لوعورة التضاريس وطبيعتها المشتملة على مجموعة كبيرة من الجزر المنتشرة في البحر المتوسط وطول سواحله، فقد فرض عليها هذا الواقع الاجتماعي والسياسي

---

[١] أندرية ايمار،وجانيين بوايي، تاريخ الحضارات العام ،مج١،ص٤٤٠.
[٢] محمد فهمي ، تاريخ اليونان، تقديم محمد زينهم –محمد عزب ، مكتبة ومطبعة الغد للنشر، ١٩٩٧،ص ١٠-١١.
[٣]محمود فهمي ، تاريخ اليونان، ط١ ، مطبعة الواعظ للنشر ، ١٩١٠، ص ٨ .

المبني على استقلالية أدت إلى الاكتفاء الذاتي لعدد من تلك المجموعات التي شكلت كل منها دولة مدينه وأشهر تلك المدن(أثينا واسبرطة وطيبة وكورنثا) [1].

ويرى الكثير من الكتاب والمؤلفين في تاريخ اليونان القديمة أن اليونانيين شعب بحري وأصحاب أعمال وتجار ومستعمرون أقاموا موانئ على الشاطئ الآسيوي لبحر ايجه مما أدى الى ظهور دويلات حول المدن الكبرى المهمة ، وأصبح على كل مدينة أن تعتمد على نفسها من الناحية السياسية والاقتصادية، وقد أدت بطبيعة الحال طبيعتها الجغرافية لاسيما الطبيعة الجبلية إلى اتجاه أهلها إلى البحر كوسيلة للاتصال والتجارة وازدهارها، وقد لعب هذا الدور التجاري لبلاد اليونان كوسيط بين الأمم والحضارات [2].

إذ كانت تتوغل البلاد خلجان من جهة الغرب والشرق كخليجا (كورنثا وسارونيا) ،وقد كانا يقومان بدورهما في شطر البلاد إلى شطرين ويحولان دون التقائها ببرزخ كورنثا الضيق الذي يصل شمال اليونان بجنوبها ، ولذا قامت كورنثا التي تحكمت في المواصلات البرية بين شمال اليونان وجنوبها والتجارة بين القسمين بدور هام في تاريخ اليونان ، وقد قامت التجارة بوجه عام على ثلاث مقومات رئيسة وهي كالاتي:

١- فائض في الإنتاج يتاجر به .
٢- طرق برية أو بحرية ينتقل عن طريقها هذا الفائض الى حيث يستهلك.
٣- وسائل للتعامل في هذا الفائض .

---

[1] ابتهال عادل ابراهيم الطائي ، تاريخ الإغريق منذ فجر بزوغه وحتى نهاية عصر الاسكندر المقدوني، ط١ ، دار الفكر للنشر والتوزيع، ٢٠١٤، ص٢٨.
[2] المصدر نفسه ، ص ٢٨.

وقد كانت أول المشاكل التي واجهت التجارة في بلاد اليونان القديمة هي المواصلات ، فقد كانت الطرق البرية وعرة إلا أن النقل البحري أقل تكلفة من النقل البري بالرغم من صغر حجم السفن وبطئها وتعرضها لخطر القراصنة [١].

وفي خضم الحديث عن تجارة بلاد اليونان فقد دلت الآثار والحفريات المكتشفة في مخلفات الحضارة المصرية القديمة عن وجود أسماء لملوك مصرين على أواني خزفية في جزيرة تقع بالقرب من بلاد اليونان تدعى (سريجو)، مما يدل على وجود علاقات تجارية مع الشاطئ الشمالي للبحر المتوسط، فضلاً عن العلاقات المصرية الكريتية منذ عهد الدولة الوسطى في مصر القديمة، وكانت بحسب ما توصل إليه الباحثون أنها كانت عن طريق (فينيقيا) وليس عن طريق السواحل المصرية مباشرةً، إذ عثر أيضاً على آثار تحمل الطراز (الإيجي) فضلاً عن هذا فقد العثور على مصنوعات متنوعة تحمل زخارف ونقوش مصرية في عواصم كريت [٢].

ونجد من المهم في اغلب المصادر والكتب التي كتب فيها المؤرخون والباحثين التاريخيين عن بلاد اليونان أنها تؤكد أن هناك تطوراً شهدتهُ بلاد اليونان القديمة وتحول كبير في مقومات الدولة، وذلك في ظل التغيرات الجديدة التي حدثت في المجتمع جراء الحركات التوسعية التي اندفعت إليها المجتمعات اليونانية منذ القرن الثامن قبل الميلاد ، وقد واكب هذه الحركة تزايد في النشاط التجاري كما نعلم وأدى ذلك إلى ظهور طبقة صاعدة من التجار في مقابل الطبقة الأرستقراطية التي كانت مسيطرة على الأراضي الزراعية والرعوية، كذلك أدى ازدهار التجارة إلى أدراك طبقة العامة للأهمية في دورها في المجتمع فهم كانوا

---

[١] حسين الشيخ ، دراسات في تاريخ الحضارات القديمة (اليونان) ، دار المعرفة الجامعية ،١٩٩٢، ص ٢٠

[٢] رمضان عبدة علي ، حضارة مصر القديمة منذ أقدم العصور حتى نهاية عصر الأسرات الوطنية ،تقديم زاهي حواس ، دار نهضة الشرق ، القاهرة ، ٢٠٠١، ص٤٢٠

أصحاب الحرف الذين يصنعون السلع اللازمة للتبادل التجاري وهم عمال الموانئ والبحارة والجنود [١].

وقد ساعد بروز التجار بشكل كبير في تخليص جزء كبير من الشعب من سيطرة الإقطاعيين وملاك الأراضي على أرزاقهم ، وبعدما تخلصوا هؤلاء من السيطرة الإقطاعية بدئوا في ممارسة الأعمال التجارية، كما أن عملية تأمين الطرق التجارية المختلفة والعمليات العسكرية بسبب التنافس التجاري أوجبت على المجتمع اليوناني أن تستخدم الطبقة العامة كمقاتلين لتامين خطوط القوافل [٢].

إَن الرأي الذي يتولد في أذهاننا كباحثين في تاريخ التجارة في بلاد اليونان القديمة هو أن التجارة مع ازدهارها ونشاطها والتطور الذي أحدثته في كيانات الدولة اليونانية، قد ترتب عليه شهادة اتفق عليها أغلب الباحثين والمؤرخين في معظم كتبهم أنها قد أحدثت تغيير جذري ملحوظ ليس في البنية الحضارية والاقتصادية فقط بل كان هناك تغير واضح في الطابع الفكري للشعب اليوناني من خلال الولوج إلى الحرية في العمل وتحفيز الفرد والجماعات، وذلك لوجود آليات جديدة تساعد على ازدهار التجارة بشكل اكبر من وقت لآخر، وقد حدث في بعض المدن اليونانية الكبرى التي خطفت الأنظار نحوها لقوتها وبروزها بين دول المدن اليونانية لاسيما أثينا وإسبارطة ، كذلك نجد إصلاحات المشرع (صولون) الذي فرض نظام الحرية في العمل وصار من حق الفرد أن يبدع في عمله ويبتكر ويتاجر ويدخر ويطور من عمله [٣].

وقد كانت بعض دول المدن اليونانية البوليس في القرن السابع والقرن السادس قبل الميلاد ما زالت متمسكة بتقاليدها القديمة فيما يدعى بالاكتفاء الذاتي، لكن البعض

---

[١] محمود سعيد عمران وآخرون ،النظم السياسية عبر العصور ،دار النهضة العربية للطباعة والنشر،ط١ ،١٩٩٩،ص٩٢

[٢] ممدوح؛ إبراهيم ،مقدمة في تاريخ الحضارة اليونانية ،ص ٢٠ـ ٢٢

[٣] عاصم أحمد حسين ،المدخل إلى تاريخ وحضارة الإغريق،مكتبة نهضة الشرق ،١٩٩٨،ص٩٤

الآخر كانت حقولها لا تكفي لإشباع حاجاتها من القمح كغذاء أساسي، وكانت أيضاً تستخدم من اللباس الذي تقوم بصناعته من أصوافها، ولكنها عندما أرسلت المستعمرين إلى المناطق البعيدة وترامت إليها القصص العجيبة عن البلاد التي قاموا بزيارتها ، لذا كان هذا محفز لأثارت طموحها ورغبتها في الوصول إلى الثراء والترف، إذ رغبت في العمل على إنعاش حياتها اليومية بالمواد الجديدة العائدة من وراء البحار، وكانت كل ما تأمل به من أنشاء هذه العلاقات التجارية هو طرق جديدة للاستمتاع بالحياة ،إذ جذبت التجار إليها من خلال قولها . **" أعطني وسائل الترف وكماليات الحياة من الخارج ، ولن أسألك عن ضروريتها "** [1].

ومن جراء العمل في بالتجارة بالمواد الأساسية كزيت الزيتون والفخار الجيد بدأ المجال ينفتح أمام الطبقة العامة من الأجراء، وأصبحت الحرية في الاختيار بين العمل في الأرض أو التجارة، وهي مكفولة لهم والسبب في ذلك أن الطبقة التجارية الجديدة احتاجت إلى عمال لشحن المراكب وتفريغها وقد شجع ذلك الطبقة العامة للعمل كعمال شحن وتفريغ فضلاً عن القيام بمهام الحراسة في الموانئ والسفن، وكذلك عدد من أصحاب المهن والحرف لأن التجارة كانت عينية أو بالمقايضة، فإذا أرادوا شراء القمح مثلاً فعليهم حمل سلع أخرى ليتبادلو بها بالقمح واحتاجوا إلى عمال في صناعة الجلود والأواني المعدنية وغيرها من الحرف الصغيرة التي بدأت تظهر في السوق، لأنها أصبحت مطلوبة من التجار ليبادلوا بها ويحصلوا على سلع في الخارج، وقد ترتب على وجود الطبقة العامة بالقرب من الميناء العمل في الموانئ لتوفير معيشتهم والشعور بحاجة الدولة لهم كأيدي عاملة، [2].

وقد نرى أن هناك بروز خاص لبعض المدن اليونانية القوية والتي تصدرت في أنظمتها السياسية القوية زعامة اليونان كأثينا وإسبارطة، إلا أن أثينا كانت على وجه

---

[1] ألفيرد زيمرن ، الحياة العامة اليونانية ، السياسة والاقتصاد في أثينا في القرن الخامس قبل الميلاد ، ترجمة: عبد المحسن الخشاب ، مراجعة امين مرسي قنديل ، تقديم أحمد عثمان، ط٥، لجنة البيان العربي للطبع والنشرة ، القاهرة ،١٩٨٥، ص٣٧٨.

[2] حسين الشيخ ، دراسات في تاريخ حضارة اليونان والرومان ،دار المعرفة الجامعية ،١٩٨٧،ص ٨٢ .

الخصوص لها بروز على وجه المسرح التاريخي كأقوى دولة ،إذ تميزت بأنها تقع في إقليم (اتيكا) ، وقد حظيت بمكانة خاصة أوجده لها هذا الإقليم ،وتمتعت بكونها تتولى التحكم بمساحة كبيرة من الأرض، وبالرغم من أن مساحة بعض المدن اليونانية قد تكون واسعة في الأقاليم الأخرى، فقد أدت إلى تفكك تلك المدن كما حصل في (تساليا وبويوتيا)، إلا أن ظروف اتيكا الجغرافية كانت قد ساعد أثينا وأمدها بالوحدة السياسية [١].

وكان إقليم أتيكا الذي كانت أثينا تقع فيه على شكل شبه جزيرة مثلثة، والتي تبرز من جنوب بويوتيا في داخل البحر ويفصلها عن ايوبيا جبلان هما جبل(كثيرون وبارتيس) اللذان يكونان مع بتليكوس في الشرق سلسلة تكاد تكون متصلة من خليج كورنثا حتى البحر الأيجي ، وبسبب هذا الموقع المميز بين خليجين يتمتعان بالعمق الكبير هما سارونيل وكورنثا ،حازت اثينا من وراء الموقع الجغرافي لها على ثروة تجارية كبيرة، حتى أن بركليس قال يوماً :

" أن كل منتجات العالم تجد طريقاً إلى أثينا " [٢].

وأصبحت التجارة في أثينا مستغرقة لأغلب أوقات الأثينيين وكانت ذو نصيب أكثر للغرباء المقيمين إقامة دائمة في المدينة،إذ كانت هذه الفئة يعرفون بفئة الغرباء المقيمين لكن التجارة كانت تعاني من مشاكل وتصطدم بعقبات مختلفة، [٣].

ومن مجمل ما ذكر أعلاه، نجد أن أغلب مناطق بلاد اليونان القديمة كانت قد امتلكت فرصة كبيرة في مجال التجارة التي كما ذكر أنها بدأت في الداخل بين المدن اليونانية ومن ثم ازدهرت وتمددت إلى آماكن بعيدة تقع ما خلف البحار التي كانت اليونان تتوسطها .

---

[١] صفاء غني جاسم ،أثينا دراسة في الاحوال السياسية حتى عام ٣٣٨ ق.م ، رسالة ماجستير، آداب في التاريخ القديم ،غير منشورة، جامعة واسط ،٢٠١٤ ، ص ١٥.

[٢]حسين الشيخ ، دراسات في تاريخ حضارة اليونان ، ص ١٤.

[٣] تشارلز الكسندر روبنصن (الأبن) ،اثينا في عهد بركليس ،ترجمة : انيس فريحة ،مؤسسة فرنكلين للطباعة والنشر ،بيروت- نيويورك ،١٩٦٦ ،ص ١٩٢.

أن تطور المهن والتجارة في اتيكيا وكذلك في الحاضرات اليونانية الأخرى أفرزت فئات شعبية جديدة مكونة من تجار وصناع لا يتلائم وضعهم السياسي مع دورهم الاقتصادي، وقد صارت أثينا وباقي المدن اليونانية الكبرى ليس فقط مركزاً للأسر الارستقراطية المتنفذة بل أيضاً مركزاً للتجار وصغار الصناع والحانوتيين والأجانب الأحرار ، وقد أصبحت الأسر اليونانية على أغلبها تمتهن التجارة فضلاً عن ذلك فقد عززت التدابير الاقتصادية التي عمل عليها المشرع صولون بتطوير التجارة والمهن ومنع تصدير المواد الغذائية(عدا الخمر وزيت الزيتون) . وأوضح استبدال النقد الإيجي وهو أصلاح نقدي تم استبداله بنظام نقدي جديد يدعى الأوبي : (١٠٠ دراخما جديدة ،بسعر الفضة لا تساوي الا ٧٣ دراخما قديمة) الأمر الذي قلص الديون الى ٢٧% ،وأيضاً توجه في سياسة تجارية واستعمارية لأثينا نحو أيونيا والمضائق الموصلة إلى البحر الأسود ؛ كذلك شجع بكل الوسائل المهن، وجذب الحرفيين الأجانب إلى أتيكيا [١].

وهذا يدلل أن بلاد اليونان كانت تتميز بوجود فكر اقتصادي قد حتمه عليها العامل الجغرافي المميز لها والظروف المناخية التي هيئتها لها الطبيعة الجغرافية لها فبدون أدنى شك أن الاقتصاد لا ينمو من غير تخطيط مسبق من قبل الشعوب، وقد عرف اليونانيون البحر معرفة جيدة، مما جعلهم يتخذونه عنصر أساسي في حياتهم وتجارتهم وملاحتهم وهجرتهم وسياستهم وحتى في آدابهم ، [٢].

وكانت من أشهر جزر بحر أيجه جزيرة (تاسوس وميلوس وتاكسوس وباروس)، وتنتشر في تلك الجزر العديد من المعادن والأحجار مثل الذهب والمرمر إضافة إلى الأواني الفخارية [٣].

---

[١] ف . دياكوف ؛ س . كزفاليف ،الحضارات القديمة ، ترجمة : نسيم واكيم اليازجي، ط٢،منشورات دار علاء الدين ، ٢٠٠٦ ، ج١، ص ٣٠١.

[٢] رجب عبد الحميد الاثرم ،دراسات في تاريخ الإغريق وعلاقته بالوطن العربي ، منشورات جامعة قار يونس ، بنغازي . ليبيا ، ١٩٩٦ ، ص١٨- ١٩.

[٣] خالد غريب ،دراسات في تاريخ وحضارة اليونان القديم ،القاهرة ،٢٠٠٥ – ٢٠٠٦ ،ص ٥.

المبحث الثاني

السلع وتصنيفها

عدت السلع من أهم العوامل التي قامت عليها التجارة إذ كانت متنوعة في بلاد اليونان، إذ قامت علاقات تجارية بين مصر ومدن بلاد اليونان القديمة وكان من أهم مصادر الثراء في المجتمع الموكيني بحسب الوثائق القمح والشعير كما قامت بعض الصناعات التي ارتبطت بالزراعة مثل صناعة زيت الزيتون والمنسوجات وغيرها[١].

وقد كان في عهد الحضارة الموكينية (١٦٠٠-١١٠٠) تقوم صناعة الصوف والمنسوجات بالذات من أهم مصادر ثروات المجتمع الموكيني من بعد القمح والشعير وقد كانت هذه الصناعات تستهلك نسبه منها في داخل البلاد بينما كان الإنتاج الفائض من هذه المواد والسلع يصدر إلى مناطق البحر الأبيض المتوسط إذ كانت في علاقة تجارية سارية مع مدن بلاد اليونان في ذلك العصر [٢].

وكانت اتيكا تصدر ما تنتجه حقولها ومصانعها من خمور وزيوت وفضه ورخام وخزف وتحف فنية وتستورد الحبوب والسمك والجلد من مناطق البحر الأسود والصوف والبردي من مصر والحديد والنحاس من ايوريا والكتان والأصباغ من فينيقيا والأقمشة المطرزة من بلاد الشرق الأدنى القديم والأحذية والبرونز من (اترووريا) والعطور من بلاد العرب [٣].

وقد تنوعت التجارة الداخلية في بلاد اليونان ما بين الأغذية كالقمح إذ كان له قيمه غذائية مهمة، وكذلك كان للخضار دور في التجارة بين مدن اليونان فضلاً عن

---

[١] سيد احمد الناصري ،أضواء على الحضارة الموكينية ،مجلة كلية الاداب (جامعة القاهرة) – مصر ،مج ٢٩ ،العدد ١ ،١٩٦٧ ، ج٢ ،ص ٩٣.

[٢] حسين الشيخ ،دراسات في تاريخ حضارة اليونان والرومان ،دار المعرفة الجامعية ،١٩٨٧،ص٦٩.

[٣] حسين الشيخ ،مصر تحت حكم اليونان والرومان ،كلية الاداب ، جامعة الاسكندرية ،١٩٩٧ ،ص١٩.

الاجبان والعسل والفواكه بأنواعها وكانت هناك تجارة الثوم والنبيذ ولحوم الأسماك وبينما كنا قد نتحدث عن التجارة فقد كان لتجارة الرقيق تأخذ منحى مهم وكبير هي الأخرى، وأيضاً المشغولات أو المصنوعات التي تقوم صناعتها على أيدي الحرفيين في اليونان القديمة منها المعدنية والجلدية وحتى كانت هناك تجارة الكتب [١].

إن كل المواد والسلع المذكورة تعج بها بلاد اليونان القديمة لأنها وبجدارة استطاعت ان تتفوق وتكون في أوج اوجه البروز الحضاري في بداية تاريخ بلاد الإغريق من بعدما سبقتها الحضارات القديمة كالكريتية والموكينية (١٦٠٠ - ١١٠٠ ق.م) وقد ساعد تبادل هذه المواد على خلق روح تنموية صناعية وحرفية لدى اليونانيون لينقلوا صناعتهم خارج حدودهم .

وفيما يخص التجارة الداخلية فقد ذكر منذ القدم أن هناك صلات تجارية خاصة بالمجتمع الموكيني تمتد عبر بحر ايجه وترتبط من خلالها بالدويلات الصغيرة المنتشرة في البحر المتوسط من طروادة شمالاً حتى كريت جنوباً إذ كان للموكينيين اهتمام مباشر بالتجارة في المنطقة [٢].

أما في العهد الهوميري (١٢٠٠-٨٠٠) فقد كان للنشاط التجاري الداخلي القائم بين المدن اليونانية القديمة أهمية كبيرة، فضلاً عن النشاط التجاري الخارجي مع البلاد الواقعة على شواطئ البحر المتوسط إذ صدروا اليونانيين في تلك الفترة الأقمشة وأدوات الصناعة الذهبية والأواني الفخارية والسلال المصنوعة من الفضة والأدوات العاجية والبرونز [٣] .

---

(١) حسين الشيخ ، دراسات في تاريخ حضارة اليونان والرومان ، ص ٦٩.

(٢) فوزي مكاوي ،تاريخ العالم الاغريقي وحضارته،ط١، دار الرشيد الحديثة ، ١٩٨٠ ،ص٤٩.

(٣) ممدوح درويش، إبراهيم السايح ، مقدمة في تاريخ الحضارة الرومانية واليونانية ،ص ص١٢- ١٣.

وقد استمرت دول المدن اليونانية تعيش جنباً إلى جنب وهي منعزلة الواحدة عن الأخرى من الجانب السياسي، لكنها كانت بمجرد أن تحتاج إلى المحاصيل الضرورية لمعيشتها فأن دول المدن هذه تسعى للاستعانة ببعضها من حيث المواد ،ومن ثم نشأ على اثر ذلك التبادل التجاري إذ أن معظم هذه المدن تقع على مقربة من البحر،وهذا ما يسمى بالتناقض بين الاستقلال السياسي والتبادل التجاري لأحياء عجلة الاقتصاد أي تبادل المنفعة ،واعتماد الواحدة على الأخرى فيما يتصل بالسلع التموينية فقد حدد تطور الحياة الاقتصادية والسياسية عند اليونان القديمة، إذ كانت أرض بلاد اليونان تتمتع بوجود مصادر وثروات معدنية تأخذ من الصيت منحى كبير إذ كانت هذه الثروات متنوعة ففي كل منطقة كان يوجد الصلصال اللازم لصناعة الأواني الفخارية التي كانت تشغل حيزاً كثيراً وذات فائدة كبيرة للبلاد فضلاً عن قلة وجود الأخشاب كمصدر للصناعات الحرفية في البلاد(١) .

وقد كان الرخام جميل ومن مختلف الأنواع تواجد في (باروس) بكميات كبيرة ووافرة حتى وصفت هذه الجزيرة بأنها كتلة واحدة من المرمر والرخام وقد عد من أهم السلع التجارية فيما يخص موضوع بحثنا عن المواد التجارية لأنه من أجود الأنواع، وكان مطلوب تجارياً نظراً لقيمتهُ، بينما كان الذهب في المناجم الواقعة في جزيرة ثاسوس التي تقع في أقليم تراقيا وتعد من اصغر جزر اليونان الشمالية لكنه في فترات أقدم من ذلك، أي في العصور السابقة لاكتشافه في القرن الخامس قبل الميلاد،أي في العصر الموكيني كان يستورد من الشرق،ويذكر أن الذهب بعد العصر الموكيني شح في بلاد اليونان فاضطرت اسبرطة إلى شرائه من (كروسوس ملك ليديا Κροῖσος Croesus)(٢) لكي يصنع منه نذر للألهة (١) .

(١) ممدوح درويش،إبراهيم السايح، مقدمة في تاريخ الحضارة الرومانية واليونانية،ص ص١٢-١٣.

(٢) كروسوس ملك ليديا Κροῖσος Croesus ، ٥٦٠-٥٦١ق.م كان مضرب الأمثال لما يمتلكه من ثروات طائلة هزمه كورش الكبير في ٥٤٧ق.م . للمزيد ينظر: عبد العزيز صالح ، الشرق الأدنى القديم (مصر والعراق) ، مكتبة الانجلو المصرية- القاهرة ، ٢٠١٢ ، ص٢٥٥

وكانت لاوريوم في جنوب اتيكيا هي المصدر الرئيسي للفضة، غير أن استخراجها لم يكن سهلا من المناجم وغير مربح في نفس الوقت لكن وبفضل رخص أجور العبيد تم استخراجه وتمت المتاجرة به، وعلى اثر الاستخراج لمعدن الفضة نشطت تجارة العبيد التي كانت رائجة في بلاد اليونان آنذاك [٢].

كانت السلع والمواد التجارية تصل إلى بلاد اليونان من جهات مختلفة فقد كان للفينيقيين دور كبير في جلب سلعهم الثمينة إلى اليونان لاسيما السلع الباهظة منها كالذهب والفضة والقصدير وهذا قبل أن يتمكن اليونانيون من الاتجاه نحو الاستباق والتقدم في تاريخهم الحضاري حتى وصلوا فيما بعد إلى المصدر الأصلي لتلك المعادن وقاموا بجلبها بشكل مباشر لتسويقها في بلاد الشرق ثم اتجهوا إلى السواحل الجنوبية الشرقية من اسبانيا [٣].

وكان من الدلائل الوثيقة على التبادلات التجارية بمختلف السلع والمواد التي كانت تتداول في بلاد اليونان وباقي الدول هو رحلة التاجر " كولايوس"Coleus [٤].

أن السلع التجارية المستوردة الى بلاد اليونان وخاصةً إلى أثينا كانت تأخذ الصورة المجازية التي تتكرر كثيراً في (الكوميديا الأثينيةAthenian comedy ،

---

(١) عبد اللطيف أحمد علي ،تاريخ اليونان (العصر الهيلادي) ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ،بيروت ،١٩٧٦ ،ج١ص ص ٣٢.

(٢) عبد اللطيف أحمد علي ،تاريخ اليونان (العصر الهيلادي) ،ص ٣٣.

(٣) مفتاح محمد سعد البركي ،الصراع القرطاجي الإغريقي من القرن السادس حتى منتصف القرن الثالث ق.م واثره على الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية والدينية في قرطاجة ،مجلس الثقافة العام، ٢٠٠٨ ، ص٥٣.

(٤) هو أول تاجر يوناني ذكر عن لسان المؤرخ الشهير هيرودوت بأنه أول اليونانيين الذين وصلوا إلى بلاد الغرب والذي دفعته الرياح الى هناك وهو عائد من مصر إذ باع بضاعته هناك وعاد بأرباح طائلة .. وللمزيد ينظر: المصدر نفسه ص ٥٤.

Αθηναϊκή κωμωδία [1] وكانت هناك قائمة ذات أشياء متعددة وقد وردت في قطعة هوميرسΌμηρος Homer [2] على سبيل المثال بطول عشرين سطراً أعداداً من المواد المتساوية المستوردة إلى أثينا كالمنسوجات القرطاجية الفاخرة إلى بلوط بأفلاغونيا " زينة العيد " وقد ظهرت هذه القوائم في سياقات مختلفة في الكوميديا لكن العديد منها مرتبط بالسوق مثل قائمة البقالة الطاهي ومهما كانت وظيفتها الدرامية أو الأدبية تشترك هذه القوائم بسمة مشتركة تتمثل في أبراز السلع لعامة الناس من عالمهم المادي وقد تحدث هوميروس على سبيل المثال عن السلع المهمة، مثل الأسلحة والأواني الفضية والمنسوجات الفاخرة التي كان يمتلكها ويتبادلها الأبطال من النخبة وقد ظهرت هذه العناصر في القرن الخامس والرابع وقد عكس هذا الأمر حقيقة أن الأثينيين المتسوقين بصفتهم يسكنون في اكبر مركز تجاري في العالم كان لديهم أمكانية الوصول إلى كل ما كان يقدمه العالم القديم تقريباً من حيث الطعام والملابس والسلع المعمرة والفن فقد سجل في القوائم التي ذكرها هوميروس ربما لأول مرة في أي مكان مباهج التسوق إذ كان في أثينا مجموعة متنوعة مبهجة من الأشياء التي يمكن امتلاكها أو استهلاكها ،وكانت اغورا مكاناً يمكن للمرء قضاء يومه فيه للمعاينة والترغيب والشراء هذه المكافأة من السلع الغريبة المستوردة وغيرها من السلع في أسواقهم إذ أعطت هذه للأثينيين الإحساس العام بالثروة والرفاهية والأهمية [3].

---

[1] الكوميديا الأثينية ، عبارة عن محاكاة تنتمي إلى الفنون القائمة على المحاكاة إلا انها نسيج وحدها في الطريقة التي تتبعها وقد كانت فناً درامياً مثل التراجيديا إلا انها تختلف عنها بالمضمون والمعالجة والهدف ولها عدة أنواع . وللمزيد ينظر: بيير ديفانبيه واخرون ، المعجم ، ج١ ، ص ٩٠.

[2] هوميروسΌμηρος Homer ،شاعر يوناني شهير اختلف المؤرخون على اسمه لكنهم اتفقوا على اسم هوميروس وقد لقب بهذا الأسم لأمر جلل تخلل حياته فعرف به . للمزيد ينظر: هوميروس ، الألياذه ، ترجمة :سليمان البشاتي ، كلمات عربية للترجمة والنشر ، القاهرة ، ٢٠١١ ، ص ص ١٢- ١٣.

[3] Peter van Alfen . Aegean- Levantine Trade , 600- 300 BCE Commodities , Consumers , and the Problem of Autarkeia , in :The Ancient Creek Economy , Edward M . Harris and David M . Lewis (editors) .Cambridge .2016 , P 277.

وقد عمل أحد المؤرخين على مشروع كبير لفحص النشاط التجاري لبلاد الشام ومدن بحر ايجه في اليونان بعد الحروب الفارسية في أوائل القرن الخامس ،إذ قام المؤرخ بتجميع السلع المدرجة في المشروع من مصادر نصية يونانية وجزرية ومن أدلة أثرية، وكان هدف المؤرخ منها هو تحديد وتمييز البضائع التي تظهر في تجارة المسافات الطويلة أي التجارة الخارجية بين بلاد الشام وبحر ايجه على وجه التحديد خلال المدة الفارسية، أي من وقت صعود الإمبراطورية الفارسية في أوائل القرن السادس إلى زوالها في نهاية القرن الرابع [١].

وفيما يلي تفصيل لأنواع السلع والبضائع التي تم التجارة بها من قبل دول ومدن بحر ايجه مع بلدان العالم القديم .

أولاً: المواد المستوردة من الشرق إلى الغرب :

أ- الشرق الأقصى (جنوب شرق أسيا والهند والصين):

كان نوع السلع متنوع ومختلف تتمثل بالعقيق والقرفة /كاسيا أو الأكاسيا وهو نبات ينمو في الاماكن الداافئة وله زهور صفراء يستخدم في بعض الاحيان للعلاج وكذلك يدخل في صناعة الملابس ، اكسيد الالمنيوم ، القطن وخشب البخور وخشب الابنوس والعاج واللازورد وزيوت الناردين العطرية جوزة الطيب والفلفل وخشب الصندل والحرير والقصدير والكركم .

(ب) الشرق الادنى (بلاد فارس وبلاد مابين النهرين والاناضول وبلاد الشام ومصر القديمة)

كان يتاجر بصمغ الحلتيت وهي مادة تستخرج من شجرة الكلخ لها رائحة كريمة تدخل في صنع التوابل لاسيما في الهند والقير والطاووس والرز وزيت السمسم .

(ج) الجزيرة العربية :

---

[1] Peter van . Aegean- Levantine Trade .P 280 .P 280.

الوج وهو نبات الذريرة أو النفاش (قصب عطري) واللبان اللودانيوم (دواء صبغة الافيون) الاصداف البحرية والمر (مادة صمغية طبية) واللؤلؤ .

(د) بلاد الشام :[١].

وكان المرمر وحجر الكحل والأزوريت (لازورد وبلسم أو مرهم (المر) شوكة الجمل وأرز والطباشير كذلك الزنجفر وهو (كبريتيد الزنبق)، وايضاً كان للنحاس دور كبير في التواجد ضمن السلع التي يتاجر ويستورد بها داخل مدن اليونان خاصة ومدن بحر ايجه عامة ومن الرائج أيضا في أنواع السلع والبضائع هو التمر الأزرق المصري (ذات الصبغة من سليكات نحاس الكالسيوم) وكذلك جلبانوم وهو راتينج عطري والزجاج وصبغة أخضر الأرض والجبس والحناء المالاكيت (كربونات النحاس المائية) والرهج الاصفر (كبريتيد الزرنيخ)، وقشر بيض النعام والرمان والسماق والزنجار (كربونات النحاس القاعدية) [٢].

ثانياً : المواد المصدرة من بحر أيجه إلى الشرق ومصر:

أما في الجهة الشرقية لبحر ايجه وبلاد وادي النيل فقد كان مادة العنبر والسيراميك الخزفي والمواد المبيضة ومن المعادن المتنوعة أيضاً كالحديد والرصاص فضلاً عن الطين الذي كان يدخل ضمن التفصيل أعلاه للسلع [٣].

ثالثاً: المواد المستوردة من مصر و أفريقيا إلى بحر أيجه والشام :

من السلع المهمه أيضاً كان الشب وزيت الهجليج والكمون الاسود وزيت الخروع والأبنوس الزرق المصري ،فضلاً عن العاج والكتان والنطرون .

رابعاً: من آسيا الصغرى إلى بحر إيجة والشام :

[1] Peter van . Aegean- Levantine Trade .P 280 .P 280.
[2] Ibid .P 280.
[3] Ibid .P 280.

تتنوع المواد والسلع بحسب الجهة المصدر من واليها من بلاد اليونان، كما نعرف كانت بلاد اليونان تستورد المواد التي لم تتواجد في أراضيها وكذلك تصدر منتجاتها إلى بلاد العالم القديم والهدف الأساسي من ذلك هو جاء نتيجة العلاقات الاقتصادية والتجارية (١).

وقد كان من المواد التي نحن في صدد الحديث عنها القرمز والليكيون والزعفران والمحك ، ولم تكن التجارة في كل هذه السلع من هذه آماكن واحدة ، إذ استوردت من جهات مختلفة، وتأتي عشبة لسان الثور الاسباني وزيت اللوز والأسلحة والأعمال الفنية والعقيق الأبيض والتين والأثاث والمجوهرات والأرجوان البحري، كذلك الأعمال المعدنية كحجر المعزة كما صدرت زيت الزيتون الذي كان من أشهر ما ذكر عن بلاد اليونان القديمة والعطور والكوارتز والزبيب وزهرة القرطم، فضلاً عن الملح والعبيد والكبريت والمنسوجات وصدفة السلحفاة والنبيذ والصوف (٢).

وشهدت بلاد اليونان في القرن الخامس قبل الميلاد أوسع النشاطات التجارية تحت حماية الإتحاد الأثيني فنشأت في أثينا مصارف مالية عدة واجهت تلك المصارف صعوبات أول الأمر نتيجة تنديد الناس بالربا إذ كانت تقرض الأموال للتجار بفوائد تتراوح بين ١٢- ١٨ بالمائة ونتيجة تطور الأنشطة التجارية أدركت المدن اليونانية مزايا توزيع العمل فتخصصت كل مدينة بإنتاج نوع من السلع (٣).

ومن ثم تطور العمل في المستعمرات اليونانية فكانت أسواقاً للمنتجات اليونانية ووكالات شحن ترسل البضائع الأثينية نحو الأجزاء الداخلية وتعد ما تنتجه تلك

(١)سيد أحمد الناصري ، أضواء على الحضارة الموكينية ، ص ٩٣.
(2)Peter van . Aegean- Levantine Trade .P 280.
(٣) عادل نجم عبود، عبد المنعم رشاد، اليونان والرومان دراسة في التاريخ والحضارة ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ١٩٩٣ ، ص ١٩٧.

الأقاليم لإرساله إلى أثينا ، وكان التجار الأثينيين يحملون السلع المتنوعة من ميناء بيرواس [١].

أن ما تنتجه حقول إتيكا وحوانيتها من الخمور والرخام والمعادن والخزف والأسلحة ومواد الترف يصدر إلى خارج بلاد اليونان القديمة، ويأتون بالمقابل بالسلع من الدول المحيطة بالبحر المتوسط، إذ كانوا يجلبون الفواكه والجبن من صقلية وفينيقية، بينما يجلبون اللحوم من ايطاليا وفينيقية والنحاس من قبرص، كما جيء بالذهب من ثاسوس وتراقيا والخشب من تراقيا وقبرص والأقمشة لاسيما المطرز منها من مناطق الشرق الأدنى، وقد كان الصوف والكتان والأصباغ يتم استيراده من فينيقية والزجاج من بلاد وادي النيل، بينما يتم جلب الحبوب من مناطق البحر الأسود ومصر، وأخيراً كان للتوسع التجاري مكاسب اقتصادية جعلت من بلاد اليونان تحديداً أثينا سيدة العالم الإغريقي كذلك جعل منها أكثر تفاعلاً مع الحضارات المحيطة ببلاد اليونان، إذ كانت ذو سبق على غيرها في التأثر بالعالم الخارجي فضلاً عن الانفتاح الفكري الذي تكون لديها نتيجة لهذا التأثر [٢].

---

[١] عادل نجم و عبد المنعم رشاد ، اليونان والرومان ، ص ١٩٨.
[٢] المصدر نفسه ، ص ص١٩٧-١٩٨.

المبحث الثالث

الأسواق

كانت هناك ساحات وأمكنة خاصة لتصريف المنتجات المحلية والدولية المستوردة من خارج بلاد اليونان القديمة، وقد كانت هذه الساحات تدعى (بالأغورا αγορά Agora)[١] وكانت تحيط بها مجموعة من الأسواق المتعددة كالأسواق الخاصة بمواد التغذية بفروعها المتنوعة حيث كان لكل فئة من هذه المواد بما فيها اللحوم ، والأسماك المجففة سوقاً خاصاً ، وكان أيضاً سوق العبيد فضلاً عن أسواق الخزفيات والألبسة والأحذية [٢].

وفي صدد بحثنا عن الأسواق في بلاد اليونان ووظيفتها الأساسية فقد ظهرت آراء لبعض العلماء وأهم هذه الآراء هو رأي (كارل بولاني،Polany, Μπολάνη) فقد كان له نظرة على الاقتصاد التاريخي إذ ركز بمنظاره حول السوق الأثيني وقد تركز اقتراحه حول أن التحديد الدقيق لاقتصاد المجتمع يتطلب تحليلاً لثلاث مؤسسات أساسية وهي (استخدامات النقود ، والتجارة الخارجية ، وعناصر السوق) ويجب أن تتوفر مثل هذه التحليلات والمفاهيم التي تعمل على تسليط الضوء على العلاقات التي يتم تضمين الاقتصاد فيها [٣].

---

[١] الأغورا αγορά Agora ، كلمة تستعمل حتى اليوم من قبل اليونانيين عندما يتحدثون عن السوق وتستعمل من قبل مترجمي النصوص اليونانية القديمة للإشارة إلى مركز الشؤون العامة في المدينة . للمزيد ينظر: بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية، ج١ ، ص٥٠.

[٢] أندرية ؛ وايمار ، تاريخ الحضارات العام ، ص٣٥٦ .

[3] Karl Polanyi. For a New West: Essays, 1919–1958, Edited by Giorgio Resta and Mariavittoria Catanzariti, Polity Press, 2014. .P 155.

ومن خلال التحليل يتم فهم الوصف على أساس ملاحظة سلوك الكائن، إلى جانب تحديد قواعد تحكم سلوكه وقد أثبت بولاني أن عناصر المال والتجارة والسوق لها مكانها أيضاً في المجتمعات التي لا يوجد فيها اقتصاد السوق [١].

وأكد أنه بخلاف اقتصاديات السوق يمكن لتلك المجتمعات أن تتطور وتوجد بشكل مستقل عن بعضها البعض[٢] . وبناء عليه لا ينبغي أن يؤدي الدليل على التجارة بالضرورة إلى افتراض توافر الأسواق ولا استخدام شكل من أشكال المال في وجود التجارة والأسواق الخارجية [٣].

ومن المنظور الرسمي فأن السوق : هو مكان التجارة والتبادل الذي يتم في داخل السوق هو المؤسسة الاقتصادية الحاسمة إذ من المفترض أن تأخذ التجارة شكل تبادل السوق ويشير التعريف الموضوعي للأسواق والتجارة على أن لليونانيين عامة والأثينيين خاصة بأنهم كانوا يمتلكون خصائص مستقلة عن بعضها البعض ويمكن تعريف التجارة الداخلية التي تحدث داخل المجتمع – بشكل جوهري على أنها حركة البضائع بين مختلف الأشخاص لغرض الاستحواذ المتبادل ويتم هذا النوع من التجارة وفقاً لأسعار التداول التي تكون أما ثابتة مسبقاً أو يجب التفاوض عليها أولاً [٤].

تعددت الآراء والتعاريف حول كيفية وصف السوق اليونانية القديمة لكن الرأي الأكثر رجاحة من منظور العديد من المؤرخين هو المكان الذي يتم فيه التبادل بالسلع والبضائع والبيع والشراء وهذه تجارة .

أن الطريقة الأنسب لتحليل الظواهر المنضوية في مصطلح السوق هي فحص عناصر السوق نفسه ونحن مهتمون هنا في المقام الأول بحشود العرض وحشود

---

[1] Astrid Moller , Naukratis : Trade in Archaic Creece , Oxford Monographs on Classical Archaeology .Oxford University Press .USA .2001 , P 13.

[2] Ibid . P 17.

[3] Ibid . P 17.

[4] Karl Polanyi. For a New West: Essays,P 155.

الطلب ويتم تعريف هذين على أنهما تجمعات من الأشخاص الذين يسعون لبيع السلع أو الحصول عليها من خلال تبادلها مع الآخرين، وقد تظهر بشكل مستقل عن بعضها البعض ، وقد كان وجودهم مفترض حيث حصل تقسيم العمل داخل المجتمع، إذ يتعين على المتخصصين أن يكسبوا من الآخرين عن طريق التبادل الداخلي كل ما لم يعودوا قادرين على إنتاجه ويجب هنا أن نذكر عنصر آخر وهو معيار معدل التجارة وهو ما يمكن المرء من التمييز بين الأسواق ذات الأسعار المحددة وتلك الأسواق القابلة للتفاوض بحرية، بالمعنى الدقيق للكلمة وقد تحدث المنافسة فقط في سياق تلك الأسواق التي يتم فيها التفاوض على الأسعار إذ تشمل عناصر السوق الأخرى مكان السوق ومشهد التبادل الداخلي، فضلاً عن تواجد البضائع والعادات والقوانين المناسبة تجعل من هذا المفهوم لعناصر السوق تحليل بولاني Polanyi analysis للمؤسسات أكثر مرونة إذ يمكن أن نتمكن من اقتفاء الأثر حتى في داخل المجتمعات التي لا تحتوي على اقتصاد السوق أي المجتمعات التي لا يوجد فيها أسواق يتم من خلالها التبادل التجاري الداخلي مع تجنب خطر الاستنتاج الفوري بوجود اقتصاد السوق [١].

وقد كشفت لنا دراسة أصل مؤسسة السوق عن تطورين منفصلين:

١- **التطور الأول:** يحدث داخل المجتمع ويمكن تتبعه في شكلين مختلفين الأول نراه في السوق الأغوري وتحديداً في المجتمعات البدائية والفلاحية إذ يجري التبادل بالمواد الغذائية الطازجة أو المطبوخة في السوق المحلية ، وهذا الشكل من الأسواق يخدم السكان المحليين ، ويوفر احتياجاتهم من المواد الغذائية والسلع الاستهلاكية [٢].

---

(1) . Karl Polanyi. For a New West: Essays P 155.

(2) Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg, and Harry W. Pearson. Trade and Markets in The Early Empires: Economies in The History and Theory, Illinois, The Free Press. 1956 . P 17.

وفي هذا السياق يقوم بولاني بفحص الأسواق التي أقيمت على أساس مؤقت خارج المدينة لتوفير متطلبات الجنود على الرغم من أن المدينة المعنية لا تنتمي إلى نظام أعادة التوزيع ، ويكشف السوق عن أوجه التشابه مع مراكز التجارة إذ كانت التجارة تستند أيضاً على الترتيبات التعاقدية وتستبعد الأجنبي من أراضي المدينة (١).

ويؤكد بولاني في رأيه أن من الأنسب التعامل مع هذا الشكل من السوق في أطار مفهوم المركز التجاري لبولاني خاصة وأن النية هي استبعاد الأجانب وهو ما يشير إلى التجارة الخارجية ومع ذلك فأن الاختلاف الكبير مقارنة بنموذج المركز التجاري يكمن في حقيقة أن هذا السوق لا يمكن اعتباره مؤسسة لنظام إعادة التوزيع ، وعادة ما تحتفظ الاقتصادات المنظمة على أساس إعادة التوزيع بسوق من النوع المحلي خارج المعبد أو القصر أو المدينة بالقرب من البوابات وقد يتم التخزين للبضائع هنا ويتم تبادلها مقابل المعادلات المعمول بها ، وقد كان هذا المكان سوقاً مغطى إذ يتم فيه تداول البضائع التي تكون في الغالب سلع الحرفيين وهؤلاء كانوا أجانب في العادة ويتابعون التجارة بأنفسهم وبعد تدهور نظام التخزين تولى السوق المذكور أيضاً وظيفة تسويق المواد الغذائية المحلية (٢).

٢- التطور الثاني للسوق : وهو الذي يتم خارج المجتمعات بتبادل السلع على مسافات طويلة من خلال التجارة الخارجية ، وتعود جذور استخدام النقود كوسيلة للتبادل إلى هذا النوع من التجارة ، ويصف بولاني(polany) المكان الذي تحدث فيه التجارة الخارجية في ظل ظروف اقتصاد ما قبل السوق بأنه مركز تجاري أو ما يعرف ببعض الترجمات بميناء التجارة (port of trade) (٣).

---

(1) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece .P 18.

(2) Karl Polanyi. For a New West: Essays .P 156.

(3) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . P 20.

ويعتبر بولاني (polany) إن المؤسسة الاقتصادية المعروفة بميناء التجارة تمثل نقطة تفتيش محايدة [١].

وقد تسهل هذه المؤسسة في التبادل في ظل ظروف اقتصاد ما قبل السوق كبديل وظيفي لمؤسسات السوق ، وهذا يضمن للتجار أن يمكنهم من ممارسة أعمالهم التجارية دون خوف من الخطر ، كما أن الأجانب من جانبهم لم يعودوا يمثلون خطراً على المناطق النائية وقد لعبت هذه المنافسة دوراً ثانوياً في التجارة [٢].

ولقد تعددت أنواع الأسواق في بلاد اليونان القديمة [٣] ولتبيان كل نوع من أنواع الأسواق اليونانية القديمة لا بد أن نستذكر ما أحدثته هذه الأسواق من تغيرات اقتصادية بالمقام الأول وكذلك اجتماعية ، ويبدو العزوف العام عن مناقشة دور الأسواق في تجارة اليونان القديمة واقتصادها أمر مذهل إلى حد ما خاصةً أذا ما أخذنا في الاعتبار بأن الاغورا (Agorai)،كانت سمه مميزة لتخطيط المدن اليونانية ووفقاً لهيرودوت المؤرخ اليوناني الشهير فقد أحتقر الملك الفارسي كورش، Κύρος [٤]

الإغريق لأنهم وضعوا مساحات مفتوحة في وسط مدنهم إذ خدع الرجال بعضهم بعضاً بالحلف والقسم على حد وصفه وهذا يدل على صعوبة أمر البيع والمحاكمة التي كانت تقوم بين البائع والمشتري بدليل كثرة القسم بالمعاملات التجارية، ويوضح المؤرخ أن الملك كان يشير إلى الأسواق الاغورا المخصصة للبيع والشراء مما يشير إلى أنها كانت جزءاً مميزاً من كل دولة مدينة فعند الكتابة عن مدينة

---

(1) Karl Polanyi. For a New West: Essays , P 102.

(2) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . P 20.

(٣) ينظر: مبحث الأسواق في الرسالة، ص ٣٦-٣٧

(٤) كورشΚύρος ،أول ملوك فارس (٥٦٠-٥٢٩ق.م) واسمه كورش بن كموجية وهو احد أعظم ملوك الفرس الاخمينيين استولى على اسيا الصغرى وبابل وميديا وحكم من (٥٥٠-٥٢٩ق.م) . للمزيد ينظر: زينب فواز، الملك كورش،وكالة الصحافة العربية للنشر،يناير ٢٠١٩،ص٨٣ .

(بانوبياس) في فوكيس يلمح بوسانياس أنه بالكاد لبانوبياس أن تصبح مدينة (بولس Παύλος) [١] وذلك لأنها تفتقر لوجود الاغورا أو مباني عامة أخرى [٢].

ويوجه مرسوم المعايير الأثينية من أواخر القرن الخامس قبل الميلاد بشأن الأوزان والمكاييل والمقاييس والعملات المعدنية المسؤولين في المدن إلى وضع نسخة من المرسوم في أغورا كل مدينة حليفة [٣].

وكان هذا الأمر سيصبح بلا معنى إذا لم يكن لدى كل مدينة في الإمبراطورية الأثينية أغورا خاصاً بها ، ويمكننا أن نرى أنه كان حدثاً طبيعياً للمزارعين القدوم من الريف الى السوق في مدينة (سيكيون ،Sicyon)[٤] حتى أن مدينة دولة إسبارطة في الفترة الكلاسيكية ، وهي مدينة غير معروفة بتجارتها وحرفها إذ كان لديها سوق دائم حتى أنها في يوم واحد قد التقى في سوقها من الأشخاص الذين يتبادلون البضائع أكثر من (٤٠٠٠) شخص ومن هذا العدد يمكن لنا تخيل سعة السوق وكبر مساحته وقد كان هذا في عام ٣٩٧ ق.م إذ كان هذا السوق كبير لدرجة أنه كان يحتوي على قسم مخصص للأشياء المصنوعة من الحديد بما في تلك السكاكين والسيوف والأسياخ والفؤوس والمناجل [٥].

---

[١] بولس Παύλος ، كلمة يونانية تعني مدينة أكثر من مجرد تكتل منازل وآماكن سكن ففي حين تستخدم كلمة مدينة الآن للإشارة إلى أي تجمع حضري فأن البوليس الإغريقية شملت مجتمعاً من المواطنين اتحدوا بأصولهم المشتركة ومصالحهم . للمزيد ينظر: بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج٢ ، ص ٢٤٤.

[2] Edward M . Harris and David M . Lewis , The ancient Creek economy .markets , households and city- states /Edited by Edward M . harris , David M . Lewis , Mark Woolmer. Cambridge University Prees , 2016 . P9.

[3] Karl Polanyi, Conrad . Arensberg, and Harry W. Trade and Markets in The Early Empires . P 9.

[٤] سيكيون ، مدينة أغريقية تقع على الساحل للبيلوبونسوس على بعد ١٢ ميلاً من كورينثوس . للمزيد : ينظر. بييريفانبيه وآخرون المعجم في الحضارة اليونانية ، ج٢ ، ص ٣٢.

[5] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets . P9 .

وكان يجب التمييز بين مصطلح السوق بالمعنى المادي ومصطلح السوق بالمعنى المجرد، إلا أن الاثنين كانا مرتبطان ارتباطا وثيقاً ببعضهما إذ أن بناء الأسواق بالمعنى المادي يسهل ويشجع على التطور في التبادل في السوق وبالمعنى المادي السوق : هو المكان الذي يأتي فيه الناس بانتظام للشراء والبيع في المدن اليونانية إذ حددت المجتمعات اليونانية هذه المساحات من خلال علامات الحدود أو أنشاء المباني مثل القاعات لتوفير المتاجر للتجار [١].

أما السوق بالمعنى المجرد : فهو المجال أو الحيز الذي يتم فيه تكوين الأسعار بفعل قوى (العرض والطلب) ، ويتميز تبادل السوق عن أشكال التبادل الأخرى مثل الضرائب أو أعادة التوزيع أو تقديم الهدايا أو دفع الفدية ، ووفقاً (لكارل بولاني) فأن السوق بهذا المعنى أي المعنى المجرد فهو متميز من الناحية التحفيزية ، لأنه يتلقى الدافع (التحفيز) من الرغبة في تحقيق مكاسب نقدية . وهي منفصلة مؤسسياً عن المركز السياسي والحكومي [٢].

وقد كانت الأسواق على ثلاث طرق أساسية .

أ- الأسواق الموسمية : من حيث الزمان قد تكون مؤقتة تنعقد لحدث أو مناسبة ما ،وتنتهي مع انتهاء ذلك الحدث أو المناسبة ولا توجد لها فترات منتظمة ومعروفة وأول دليل أدبي على أسواق المناسبات يأتي من الأوديسا،Οδύσσεια [٣] التي تعكس الحقائق الاجتماعية في أواخر القرن الثامن قبل الميلاد ، وأوائل القرن السابع قبل الميلاد إذ يروي أحد مربي الخنازير عن قصة اختطافه كيف جاء الفينيقيون إلى بلده بالبضائع وتاجروا حتى امتلأت سفنهم بالسلع والبضائع ولا يوجد ما يشير إلى أن الفينيقيين جاءوا على أساس منتظم وان تجارتهم لم تشكل جزءاً من أي علاقة

---

[1] Karl Polanyi . Primitive ,Archaic and Modern Economies .Edited by G. Dalton .Garden City ,1968 , NY. P 139.

[2] Ibid . P 139.

[٣] الأوديسة Οδύσσεια ، أحد الملاحم التي نظمها الشاعر الأعمى هوميروس في تاريخ تلك الحروب الطويلة المريرة وهي من روائع الأدب اليوناني . للمزيد ينظر: هوميروس ، الأوديسة ، ترجمة : دريني خشبة ، دار التنوير للنشر ، ط١ ،٢٠١٣ ، ص ص ٧-١١.

اجتماعية مثل علاقة الضيف بالمضيف وقد جاءوا إلى بلد أوميوس وبقوا طوال الفترة التي احتاجوها لنفاذ بضائعهم [١].

وقد كان ذلك للحصول على سلع أخرى ليأخذوها إلى مكان أخر لكن في هذه المدد كانت الأغورا مجرد مكان اجتماع وسط المستوطنة ولم تكن قد اكتسبت بعد وظيفة تجارية كاملة [٢].

وتوجد أسواق موسمية من خلال ما ذكرها ثيوقيديدس، Θουκυδίδης [٣] وزينفون كيف أن لكل مدينة أن توفر سوقاً لجيش يمر عبر أراضيها، وفي هذه الحالة نشأ الطلب على البضائع في وقت واحد، ولم يستمر بعد رحيل ذلك الجيش أي أن هذا السوق كان مرتبطاً بزمن مرور الجيش فقط [٤].

ب- الأسواق الدورية : فقد كانت تقام على مدد منتظمة بعكس الأسواق الموسمية المؤقتة ، ولنقل كانت تحدث كل عشرة أيام أو مرتين في الشهر بينما تكون معظم الأسواق الدورية ليست دائمة ومستمرة في كثير من المجتمعات الفلاحية، ويلاحظ أحد المؤرخين أن في بعض المجتمعات اليونانية القديمة كان السوق لا يفتح كل يوم ولكن يفتح مرة واحدة فقط كل بضعة ايام وعلى أساس مجدول ومنتظم لأن نصيب الفرد من الطلب على السلع المباعة في السوق صغيرة والسوق مقيد بتقنية النقل البدائي ومن ثم فإن الطلب الكلي غير كاف لدعم المحلات التجارية الدائمة [٥].

---

(1) Schuller ,W. Agorai inden fruhn grischen Schriftquellen . ln Hoepfner and Lehmann 2006 , PP 29-32.
(2) Ibid , PP 29-32.

(٣) ثيوقيديدس ، مؤرخ أثيني (ح ٤٦٢- ٣٩٥) وهو أبن أولورس وعلى صلة قرابة بعائلة ميلتياديس ورث عن أبيه مناجم ذهب في أقليم سترومون . للمزيد : ينظر. بيير ديفانبيه وآخرون المعجم ، ج١ ، ص ٣٦١.

(4) Pritchett ,W . K . Ancient Greek Military Practices .Pt l . Berkeley , Los Angeles , University of California publications. Classical studies) Tapa blanda – 1 Enero London , 1971. PP 45- 46.
(5) Berry ,B .J . L .Geography of Market Centers and Retail Distribution . Englewood Cliffs , 1967 , P 93.

ومن ثم يتكيف رجال الأعمال من خلال زيارة العديد من الأسواق بشكل منتظم ومن خلال تكديس التجارة في العديد من الأسواق إذ من خلال ذلك يمكنهم المضي في تطوير اقتصاديات أسواقهم [١].

ج- **الأسواق الدائمة** : عندما نما الاقتصاد وتزايد تخصص العمالة ظهرت هذه الأسواق ، ويشير المؤرخ إلى عدة عوامل تؤدي إلى ظهور الأسواق الدائمة مثل : "سن القانون والنظام وإدخال النقد كوسيلة للتبادل وتوسيع مرافق النقل ونمو الأسواق غير الزراعية للمواد الغذائية " [٢].

وكما يشدد الاقتصاد المؤسسي الجديد على أهمية دور القانون والنظام في خلق الظروف اللازمة لتوسيع الأسواق ، والى جانب العوامل السابقة هناك عوامل أخرى مثل زيادة الطلب نتيجة ارتفاع الدخل وزيادة الإنتاج الصناعي وقد كانت الاغورا في أثينا سوقاُ دائماً إذ يجتمع المشترون والبائعون في معظم أيام العام وهذا الحال كان يحسب على الأسواق في اسبارطة وكورينثوس وخاصةً خلال أيام الاحتفالات [٣].

وكانت الأغورا في أثينا مركزية وكبيرة جداً بحيث تم تقسيمها إلى أقسام مختلفة إذ يدعي زينفون أن العبيد الذين أرسلوا إلى السوق للتسوق لم يواجهوا مشكلة في العثور على سلع مختلفة لأن كل سلعة كانت موجودة في مكانها المحدد وهذا يدل على ترتيب السوق من حيث الكم والنوع ويذكر يوبوليس، εύπολις المكان الذي تباع فيه المواد المتنوعة إذ أن أحد شخصياته يروي :

" ذهبت إلى الثوم والبصل والبخور ثم مباشرة إلى العطر ، وحول الحلي " [٤].

ويذكر فيريكراتيس، عن دكاكيين أكاليل الزهور وسوق العطور وهذا يدل على ما نسميه بالوقت الحاضر بالسلع الكمالية والجمالية وكذلك أكشاك الليمون الرغومي والنعناع ونبات العائق ، ويكتب ثاوفرسطس عن أجزاء الأغورا إذ يباع الجوز

---

(1) Berry ,B .J . L .Geography of Market Centers and Retail, P 93.
(2) Pritchett ,W . K . Ancient Greek Military Practices . PP 45-46.
(3) Berry ,B .J . L .Geography of Market Centers and Retail. P 90.
(4) Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets .P12.

والتوت البري والفواكه ، كما يذكر (الكسيس Alexis)[١] في كتابه الكلاسيري (Kalasiris-الأزياء) جزءاً يعرف بإسم الدوائر إذ يتم بيع الأواني بشكل دوري ربما مرة واحدة كل شهر قمري وكذلك كان يخصص مكان لبيع العبيد في هذه الأسواق كما كان هناك جزء منفصل من السوق يدعى " أغورا النساء" إذ يمكن للمرء أن يجد سلعاً تخص النساء فقط [٢]. ومن هذه المواد مستحضرات التجميل الخاصة بالنساء (Cosmceties) [٣].

وهذا يدلل على وجود إشارات قوية تتضمن تقسيم السوق في بلاد اليونان القديمة إلى أقسام محددة حسب المستهلك ،وكان النبيذ متوفراً بالقرب من بوابة المدينة في سيراميكوس، ولوحظت منطقة أخرى مخصصة لبيع الأجبان الطازجة والبعض الأخر من الأسواق خصصت للخضروات والأواني واللحوم فضلاً عن الكثير من المواد المباعة في الأسواق اليونانية القديمة فقد نرى أن هناك أماكن تختص في أمور أخرى مهمة في حياة المجتمع وهي أذا أراد المرء أن يستأجر حمالاً أو عاملاً فعليه أن يذهب إلى سوق خاص أو فرع خاص وهو مكان يدعى سوق التوظيف، كما مبين في الشكل رقم[٤]

ومن الأهمية بمكان أدراك أن ما مكن الأغورا الأثينية من الانعقاد يومياً وما مكنها أيضاً من النمو إلى الحجم الذي تطور إلى أقساماً فرعية وما جعل بناء مباني السوق الدائمة خياراً جاذباً للمدن هو مستويات الطلب العالية [٥].

أما الأسواق من حيث المساحة فقد كانت الأسواق تتنوع في الحد الأدنى ، أذ توجد بعضها محلية يجتمع فيها المشترون والبائعون بمنطقة صغيرة نسبياً لتبادل السلع

---

[١] ألكسيس ، هو كاتب مسرحي ينتمي إلى مرحلة الكوميديا المتوسطة . للمزيد ينظر: بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص١٦٧.

[2] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets . P 12.

[٣] ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ٢٥٠.

[٤] ينظر الشكل رقم أربعة في الملاحق ، ص١٦٦ .

[5] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets . P 12.

والخدمات على الرغم من ظهور أدلة وفيرة على وجود أسواق دائمة كبيرة في مدن مثل اثينا وكورنثوس وميليتوس وديلوس [١].

ألا أن هناك أدلة أقل على وجود أسواق محلية أصغر فبالنسبة إلى اتيكيا هناك دليل من النقوش على وجود الأغورا في ديميات عدة أما بالنسبة لسكان مدينة اثينا فقد كانت هناك أغورا رئيسية بالقرب من الأكروبوليس،Ακρόπολη [٢] ولكن كان هناك أيضاً العديد من الأسواق الثانوية ديميات كما ذكر وأيضاً كان هناك سوق في مدينة بيرايوس،Πειραιώς [٣].

ويشير أحد الباحثين إلى دراسة حديثة لمؤرخين وهما يقدمان دليلاً أثرياً للأسواق في ديميات وهي كلمة تعني مناطق زراعية أو ريفية ربما مثل ميرهينوس وستيريا وثوريكوس، فضلاً عن الأدلة التي تدعم الشهادات الكتابية والنقوش للأسواق في (سوننيون)، ومن ثم نستطيع القول إن هناك أغورا ضمن ثلاث أو أربع ساعات سيراً على الأقدام لجميع المزارعين تقريباً في أتيكيا [٤].

وفي مستوى آخر من بلاد اليونان توجد أسواق مناطقية وهي بدورها تقوم بربط المشترين والبائعين من دويلات المدن المختلفة ، لكن كان هناك جدل حول كيفية تحديد تلك المناطق إذ يتداخل المصطلح مع الأقاليم ؛ ولكن طرح (ريجر) ثلاثة

---

[1] Edward M . and David M ,The ancient Creek economy .markets . P12.

[٢] الأكروبوليس ،يعني الأسم العام " أكروبوليس" المدينة العالية ، ولا يوجد مدينة إغريقية دون أكروبوليس وذلك لأنه كان من السهل الدفاع عنه كما أنه بصفة عامة قلب المدينة سكنه الالهة والأريستوقراطيين منذ لحضة تأسيس المدينة ، وكان أشهرها أكروبوليس أثينا. للمزيد ينظر: بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ١٥٣ .

[3] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets , P 13.

[4] Moller , A . Classical Creece ; Distribution , ln Scheidel , Morris , and Saller 2007 . P 371.

معايير رئيسة يمكنها ترسيم الحدود بين الاثنين بصورة نسبية وهي : (الجغرافية والعرق ونظام الحكم) (١).

ويمكن للسمات المادية المشتركة أن توحد المناطق في منطقة واحدة ، فعلى سبيل المثال يشترك حوض بحر ايجه في بعض السمات المناخية والجيلوجية (٢).

كما ويمكننا أيضاُ تحديد المناطق التي تشمل العديد من دويلات المدن من خلال الهوية العرقية المشتركة للسكان مثل (آكايا وأيتوليا وأيونيا) وفي بعض الأحيان تتحد هذه المناطق التي يوحدها العرق المشترك في وحدات سياسية مثل الاتحادات الفيدرالية (كاتحاد آكايا) على سبيل المثال ، وفي أحيان أخرى لا تفعل هذه الاتحادات ، وقد حدد ريجر جزر (سيكلاديز، Κυκλάδες)(٣) كاقتصاد إقليمي وهو اقتصاد يربط التجارة المحلية في العديد من السلع (٤).

وضمن مجال أبعد المسافات بين الأسواق الأوسع نطاقاً ، فقد كانت هناك أسواق إقليميه لبعض السلع وهي تشير إلى ما يجري تداوله بين أقاليم العالم القديم المحيطة والقريبة من أثينا أو تلك التي كانت هناك خطوط تجارية بينها وبين اثينا ، وفي عالم خالٍ من وسائل الحفظ والتبريد لم تكن جميع السلع مناسبة للنقل لمسافات طويلة ، ومن ناحية أخرى لا ينبغي لأحد أن يقلل من حجم التجارة بين الأقاليم ولابد لنا التمييز بين الأسواق من حيث السلع والعمل والائتمان مثلما ميزت من حيث الزمان والمكان، لذلك ينبغي التمييز بين أسواق السلع وأسواق العمل وأسواق الائتمان ،إذ يتم تداول سلع مختلفة في أنواع مختلفة من الأسواق فكان لابد من بيع بعض العناصر مثل الخضروات الطازجة أو اللحوم الطازجة بالقرب من أماكن أنتاجها ، ولكن يمكن

---

(1) Reger,G . lnter, Regional Economies in the Aegean Basin , ln Archibald , Davies ,and Gabrielsen 2011 . P 368.
(2) Ibid . P 368.
(٣) سيكلاديز، Κυκλάδες، أحدى مقاطعات اليونان :وهي مجموعة جزر تقع في الجزء الجنوبي من بحر إيجة تمثل اقليم جنوب إيجة . للمزيد ينظر: ديفانبييه وآخرون معجم الحضارة اليونانية ، ج٢، ص ٢٥٠
(4) Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets . PP 14-16.

إرسال البعض الآخر إلى الأسواق البعيدة كما كان من الممكن وضع الماشية والخيول في السفن وإرسالها إلى الموانئ عبر البحر، فعلى سبيل المثال فقد نقل الأثينيون (سلاح الفرسان) من إتيكا إلى صقلية أثناء الحملة ضد سيراكيوس لكن تكاليف النقل قد تجعل من المستحيل على التاجر تحقيق ربح من تجارة الحيوانات لمسافات طويلة [١].

أما بالنسبة لنقل مواد أخرى لمسافات طويلة كالحبوب فقد كانت أسعارها تتقلب استجابة للعرض والطلب في الأسواق المحلية حصراً، كانت الأسعار غير ثابتة لكن حددت بعضها إذ تم تحديد سعر الذهب من حيث العرض والطلب في جميع أنحاء بحر إيجة، إذ كانت نسبة الذهب إلى الفضة مختلفة ومع زيادة إنتاج الملك (فيليب الثاني ،Φίλιππος Β ')[٢] إلى الذهب انخفضت نسبة الفضة إلى الذهب إلى(١٢؛ ١) [٣].

ومن الممكن أيضاً تمييز سوق العمل في العالم اليوناني القديم إذ جاء معظم العمال المأجورين من داخل دويلات المدن اليونانية ، ولكن لا ينبغي التقليل من شأن تنقل العمل والعاملين إذ لم تقم الدولة بإقامة حواجز لإعاقة العمالة إذ كان يتنقل العمال ذهاباً وإيابا من منطقة إلى أخرى دون جوازات سفر أو تأشيرات أو تصاريح عمل إذ كان هناك أثيني يدعى (ليوكراتيس) يمتلك عبيداً يعملون في الصياغة وانتقل إلى ميغارا في عام (٣٣٧ ق. م) إذ كان تاجراً ناشطاً في تجارة الحبوب ثم عاد إلى ميغارا لأكثر من خمس سنوات وأن الشيء الوحيد الذي يتعين على الأجنبي القيام به هو أنه عند الدخول إلى أتيكيا بحثاً عن عمل يجب عليه التسجيل كـ (ميتويكرس)

---

[1] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets .P17.

[٢] فيليب الثاني Φίλιππος ، عاش ما بين (٣٨٢-٣٣٦ ق.م) تولى العرش في مقدونيا في المدة من (٣٥٩-٣٣٦ق.م) في أثناء مدة قضاها في الأسر في طيبة ٣٦٧-٣٦٤ق.م تعرف على بلاد الإغريق وأهلها ويعتبر المؤسس الحقيقي لأمراطورية أبنه الأسكندر بما بذله من جهود في تقوية بلاده وفرض نفوذها. للمزيد ينظر :فوزي مكاوي ،تاريخ العالم الإغريقي ،القاهرة ، المكتبة المصرية للمطبوعات ، ب-ت ، ص ٢١٦ .

[3] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets . P17.

وهي تسمية تطلق على الشخص الأجنبي المقيم في أثينا، ومن بعد ذلك يقوم هذا الشخص خلال مدة معينة بدفع الضريبة السنوية والعثور على (حامي) ليقوم بتمثيله بالإجراءات القانونية، كما وتوجد ترتيبات قانونية مماثلة في المجتمعات اليونانية الأخرى [١].

وقد استفاد العديد من العمال من حرية الحركة هذه، إذ تذكر السجلات التاريخية نسباً لا بأس بها منهم مارسوا أعمال البناء في المشيدات الأثينية المعروفة آنذاك إلى جانب العمال من المواطنين، كما خلقت الحاجة إلى العمال المهرة في المدن الرئيسية طلباً لا يمكن تلبيته إلا عن طريق أسواق العمل المناطقية والأقاليمية على وجه الخصوص من كورنثوس وكريت ومصر لأن الأسواق احتوت على أماكن تختص بتواجد العمال والأجراء [٢].

أما عن سوق الائتمان في بلاد اليونان القديمة فيقتبس أدورد هاريس الفكرة من الاقتصاد المؤسسي الحديث ويطبقها على اليونان القديمة إذ كان من الممكن القول أن معظم الائتنمانات جرى الحصول عليها من الأصدقاء والجيران والعائلة، وقد ظهر ذ

أن سوق الائتمان في مناطق مثل أتيكا وجزيرة تينوس امتدت إلى ما هو أبعد من هذه الدائرة المحدودة إذ أعطى وجود السجلات الملكية في المدن اليونانية للأفراد حقاً يمكن التحقق منه لممتلكاتهم وهذا يعني أن المقرضين يمكن أن يكونوا أكثر ثقة في أن المقترضين يمتلكون سنداً للضمان الذي قدموه للحصول على القروض ومن ثم يقدمون " التزامات ذات مصداقية " بلغة الاقتصاد المؤسسي الجديد والذي بدوره جعل الائتمان متاحاً بسهولة أكبر ، ونتيجة لذلك تم تقديم القروض خارج الدائرة المغلقة للأصدقاء والجيران الذين هيمنوا تقليدياً على مناقشة هذه القضية، أذن يمكننا

---

(1) Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg, and Harry W. Pearson. Trade and Markets in The Early Empires: Economies in The History and Theory, Illinois, The Free Press. 1956.. P17.

(2) Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets. P18.

القول أن في بلاد اليونان القديمة كانت هناك أسواق ائتمانية بالرغم من كونها كانت أسواقاً بالمفهوم المتواضع والبسيط في آن واحد [١].

ونستطيع القول أن معظم المدن اليونانية القديمة، وخاصةً الكبيرة منها كانت تمتلك أغورا مركزية دائمة ، وكانت الأسواق الدورية واللجان التي تشكل كنوع مشابه لنوع الأسواق وضيفتها الأساسية تنعقد في المناسبات الدينية لتكريم الألهه مكملة للأسواق الدائمة في معظم المناطق ، وجمعت الأسواق كل من المنتجات المحلية وكذلك منتجات مناطق أخرى كالموردة تجارياً ، وشكلت قوى العرض والطلب نتيجة أسعار السلع والخدمات وحددت المعايير الأساسية لأسعار الفائدة ويتضح هذا كثيراً من الأدلة التي ذكرت أن مثل هكذا أسواق بهذا الحجم والتوزيع لا يمكن أن توجد وتتطور ألا في وجود مجتمع يمارس مستويات عالية بما يكفي من الطلب على أنواع البضائع التي يتم بيعها بالتجزئة في الأسواق [٢].

وقد كانت الأسرة اليونانية تكتفي بتوفير حاجتها المعيشية نظراً لضعف حالة السوق بينما عند نهوض السوق وزيادة قوى الطلب أكيد سوف تسعى الأسر لتوفير أكثر من حاجتها المعيشية [٣].

ولقد لاحظ بولاني بحق أن التجارة يمكن أن تشير ليس فقط إلى الحركة في اتجاهين للسلع من خلال السوق ، أي من خلال آليات سعر العرض والطلب والتي تنطوي على استخدام النقود ، ولكن التحركات السلمية عادة في اتجاهين للأشياء عبر مسافة كبيرة تهدف إلى اقتناء أشياء غير متوفرة على الفور ، ومع ذلك تستخدم كلمة تجارة لكل شكل من أشكال التبادل مما يجعل من الضروري بالنسبه لنا فهم تنوع التبادلات [٤].

---

[1] Edward M . and David M , The ancient Creek economy .markets. P19.
[2] Ibid. P19.
[3] Von Reden , Classical Greece :Consumption ; ln Scheidel , Morris , and Salle , 2007 , P 403.
[4] Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . PP 39-40.

وللحديث عن مواقع التبادلات الخارجية فقد شهدت السنوات الأخيرة اهتماماً متزايداً (بالإمبوريون) اليوناني، ولهذا المصطلح معنيين :

المعنى الاول : هو بحسب ما عثر على أقدم استخدام للمعنى لدى هيرودوت إذ وصف المستوطنة التي يشارك سكانها في الإمبوريا (Emporia) ، وعادة ما تقع الإمبوريا المقصودة هنا على أطراف العالم اليوناني القديم

المعنى الثاني : يشير إلى مكان السوق في منطقة السوق بعيداً عن منطقة المدينة نفسها وهنا بدورها قد تتداخل وتشتبك مع مصطلح آخر وهو ال (أبويكيا) التي مارست دوراً مشابهاً بل ومطابقاً للأمبوريا [١].

ومع بروز اصطلاحين متداخلين هما الأمبوريون والأبويكيا فيمكن رؤية الاختلاف الرئيسي بين الأمبوريون كمستوطنة والأبويكيا، ففي الحقيقة أن المصطلح الأول يمثل التقاء عفوي لمجتمع تجاري مختلط في الغالب في حين أن المصطلح الثاني تم تأسيسه من قبل مدينة من خلال عمل رسمي في وقت معين ، ومع ذلك فإن هذا التمايز غير واضح إلى حد ما بسبب ميل هيرودوت إلى إطلاق تسمية أمبوريا على الأبويكيات التي عرفت كمراكز تجارية فيما بعد، وباختصار تمثل الأمبوريا باعتبارها أسواقاً تقع خارج مدنها منفصلة عنها ومع ذلك تعتمد عليها في نفس الوقت ، إذ تمثل شكلاً من أشكال الحماية للمدن سواء من التأثيرات العسكرية أو الاجتماعية أو الاقتصادية ، ويتم الاعتناء بها من قبل مسؤولين خاصين يعملون في تحصيل الضرائب والرسوم الجمركية لهذه الأسباب [٢].

ويمكن وصفها بأنها نوع من " ميناء التجارة " حتى لو لم تظهر تعاملاً لنظامين اقتصاديين مختلفين لذلك فأن الأمبوريون بمعناه الأول كمستوطنة لأغراض تجارية يمكن أن يمثل ميناءاً للتجارة ، إذ كان يقع على منطقة حدودية لنفوذ مجتمع قوي بما

---

[1] Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . PP 60-61.

[2] Fritz M, Heichelheim ,An ancient economic History from the palaeolithic age to the migration of the Germanic, Slavic, and Arabic nations, vol. I, Leiden 1958, : P 239.

يكفي لممارسة السيطرة على هذه المنطقة ، ويمكن رؤية أمثلة على ذلك ربما في الميناء وبشكل واضح في نقراطس، وفي تلك الحالات التي يتم فيها وصف مدينة مثل (أولبيا، Ολυμπία) أو مستوطنة وضواحيها مثل (تارتيسوس، Ταρτησός) بأنها إمبوريون، ولا يمكننا التحدث عن " ميناء التجارة " بالمعنى الذي تناوله بولاني الذي سبق في الذكر، ومع ذلك قد ننظر في نموذج مجتمع البوابة(gateway community) ولهذا السبب لا يمكن أن تكون الأمبوريا اليونانية هي ميناء التجارة العالمي (١).

وأما معنى تسمية أمبوريون فقد جاءت من المفردة اليونانية (Emboroi) وهي تعني تجار الجملة ، وهم التجار الذين لم يقتصر عملهم على المسافات القريبة بل تعدوا ذلك ليكونوا ممن ركب البحار واستثمر أمواله في آماكن مختلفة . (٢)

ولو رجعنا في حديثنا عن الأغورا لوجدنا أن السوق تتطور مكانيا، إذ يناقش (والتر نيل) في التجارة والسوق في الإمبراطوريات المبكرة بأن استخدام مصطلح السوق في الوثائق التاريخية لا يعني أن آلية سعر العرض والطلب كانت سارية المفعول أو معمولاً بها على الأقل ، وهو يشير عوضاً عن ذلك إلى أن هذا المصطلح يدل على وجود سوق يتم فيه إجراء جزء من التبادل الداخلي (٣).

ومن المهم التمييز بين مبدأ السوق أي آلية سعر العرض والطلب عن مكان السوق، وذلك نظراً لأن السوق يمكن أن يوجد في الاقتصادات المدمجة ممثلاً لعنصر واحد فقط من عناصر مفهوم السوق دون تحويل الاقتصاد بأكمله إلى كيان بلا جسد ، فهنا نجد نقداً من   قبل أحد المؤرخين أن أغورا في اليونان لا تمثل السوق في الأصل أولاً، وقبل كل شيء هي ترتبط ارتباطا وثيقاً بتطور المدن كموقع للتجمعات السياسية لتمارس هذه المجتمعات تدريجياً بعد ذلك استخداما أضافيا كمكان للتبادل

---

(1) Fritz M, Heichelheim ,An ancient economic History : P 239.
(2) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . P 62.
(3) Neale , W . C The Market in Theory and History ; in TM , 1957 : P 357.

التجاري الداخلي ، وتشير كلمة أغورا (agorai) كما جرى استخدامها في ملاحم هوميروس إلى حالة تجمع الناس في أوقات السلم والحرب والمجلس أو الاجتماع الاستشاري للحكماء وكذلك مكان التجمع نفسه، واستخدم كلاً من هوميروس وهزيود مفردة أغورا وظيفة أخرى كمكان للمسابقات الطقوسية إن الطبيعة الأساسية للأغورا كعنصر من عناصر المجتمع اليوناني موجودة بالفعل في أشعار هوميروس حتى أنه في أوقات لاحقة بات ينظر إلى المنطقة الداخلية المعروفة بالأغورا على أنها ضرورية لقيام مدينة حقيقية [١].

وكما تم استخدام المصطلح المقصود والمصطلحات المشتقة منه في البداية في السياقين السياسي والاجتماعي حصراً [٢].

كما لا يمكننا التعرف على المعنى الاقتصادي حتى في عهد هيرودوت الذي يقصد به أغورا أي بمعنى السوق، على الرغم من أنه يستخدم أيضاً كلمة أغورا في المقام الأول لوصف مكان عام دون الإشارة المحددة إلى الأنشطة الاقتصادية سواء كانت المدينة التي يتحدث عنها بربرية أو لا، فليس لها أي أهمية هنا إذ يتحدث عن المراسم الجنائزية للإسبارطيين التي لا يجوز خلالها أقامة أغورا ، ويشير التعبير هنا إلى الشؤون العامة وليس إلى الأمور ذات الطبيعة الاقتصادية ، كما يميز هيرودوت أيضاً بين مكان التجمع – أغورا ومكان البيع (Preterion) عند وصفه لبناء القناة في جبل آثوس Άγιον Όρος، ومع ذلك فإن الدليل الواضح على الجانب الجديد لمفهوم الأغورا يمكن رؤيته إذ يصف هيرودوت كيف جاء الإسبرطيون إلى كورش ، الذي قال لمبعوثهم :

---

(1) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece . P 71.

(2) Hahn , l . Foreign Trade and Foreign Policy in Archaic Greece, in Trade and Famine Series: Proceedings of the Cambridge Philological Society Volume: 8, Copyright Date. 1983 , P 30

" أنا لم أكن خائفاً أبداً من رجال لديهم مكان خاص للاجتماع في وسط مدينتهم ، حيث يقسمون بهذا وذلك ، ويغشون بعضهم بعضاً " (١) .

وكانوا فعلاً لا يملكون مكاناً واحدا للسوق على طول البلاد أو أنه ينتقد طريقة البيع والشراء التي لم تكن قائمة على الشفافية والوضوح والتي يكثر فيها الغش والتدليس مما أدى إلى حاجتهم إلى كثرة القسم والأيمان لتصريف بضائعهم ، ومن هذا الكلام قام بولاني بتكوين قناعاته بوجود أسواق محلية لدى الإغريق في تلك الفترة الزمنية وما قبلها ومع حلول القرن الرابع قبل الميلاد أصبحت مفردة أغورا ملازمة للأشخاص الذين يتاجرون، أي أن المكان أصبح دليلاً على من يعمل به، فيما ظهرت مفردة مشتقة منها وهي (Agoraioi) والتي تشير إلى التجار (٢).

---

(1) Astrid Moller , Trade in Archaic Creece.P72.
(2) Ibid ,P 72.

المبحث الرابع

المعاملات التجارية

لقد تنوعت المعاملات التجارية التي كانت تجري في أسواق بلاد اليونان القديمة ،وهذه المعاملات يمكن النقاش فيها كالاتي:

أولاً– الأوزان والمكاييل والمقاييس

تشير الدراسات والأدبيات الاقتصادية اليونانية القديمة بأن طبيعة وتاريخ نظام الأوزان هناك كان محل اختلاف بين الباحثين، وربما ترجع أسباب هذا الاختلاف إلى حقيقة أن الأوزان اليونانية ترتبط بالعملة ؛ نظراً لأن وحدات العملة تتضمن كميات محددة من معدن معين ، وبهذا تحمل الأوزان الإغريقية تشابهاً أسمياً مع العملة كما إن بعض الأوزان تتشارك الأسم مع عملات إغريقية معروفة الأمر الذي ولد تداخلاً قاد إلى الخلاف المذكور بين الباحثين، وعلاوةً على ذلك التبرير يشير (لانغ وكروسبي) في دراستهما الأركيولوجية للأوزان والمقاييس اليونانية لاسيما المقاييس الأثينية إلى أن دراسة المقاييس القديمة عانت في معظمها من عائقين تصفهما الدراسة بالشديدين وهما : نظام القياس العلمي الحديث والإفراط في النظرية على حساب الممارسة والتطبيق، وتذكر دراستهما بأن النظرية المشتقة من مجموع كلام الكتاب القدامى حول المقاييس مع بعض القياسات الفعلية للأشياء القديمة تتلاعب بالأرقام وتحسب التطابق بين المعايير تقريباً من فراغ (١) .

إلى جانب ذلك فأن النظام المتري الذي نستعمله في الوقت الحالي للتعبير عن القيم المترولجية القديمة يعترف بفروق أدق بكثير من أي نظام قديم تم التفكير به، وعلى الأقل للأغراض العملية والتجارية العامة لأننا نتعامل مع الكميات الدقيقة من المعادن الثمينة كما في العملات المعدنية، ولكن مع الوحدات العادية للوزن والسعة

---

(1) Lang , M, and M. Crosby. The Athenian Agora . Vol. X, Weights , Measues and Tokens Princeton, The American School of Classical Studies at Athens, 1964 NJ:P1.

المستخدمة في التجارة اليومية للجزء الأكبر من السلع التي كان يجري شراؤها وبيعها [١].

وهناك تقسيم دقيق لكل من الأوزان والمكاييل ولمقاييس ووحدات الطول وتسمياتها وهي كالأتي :

١- الأوزان : الكتلة

تشير نتائج التنقيبات التي أجرتها المدرسة الأمريكية للدراسات الكلاسيكية في الأغورا الأثينية إلى وجود نوعين سائدين من معايير الأوزان في منطقة شرق البحر المتوسط وهما كما يلي :

١- نشأ النوع الاول من نظام المعايير في وابية(يوبويا γιομπόγια)[٢] في حدود القرن التاسع قبل الميلاد،وعرفته أتيكا عبر أصلاحات صولون الذي ينص أن (المن) في نظام الوزن الاتيكي يساوي ١٠٠ دراخما أي ما يعادل ٤٣٦.٦ غرام

٢- نشأ النوع الثاني من المعايير في أجانيطس والذي يبين الاختلاف عن نظام الوزن في اتيكا ،إذ يساوي المن الاجانيطسي مايعادل ٦٢٣.٧ غرام. [٣]

ويقدم (نيكو لانتوناكيس) توضيحاً في شرحه للأوزان الإغريقية إذ يؤكد أن نظام الأوزان اليوناني القديم (Stathmitiko) كان مستقلاً عن وزن الوحدات، وكان بسيطاً في هيكليته ، واشتمل بشكل أساسي على أربعة أقسام فرعية هي :

أ- التالنت (talanton) : وهو وحدة وزن ظهرت في بلاد الرافدين في نهاية الألفية الرابعة قبل الميلاد وانتقلت إلى حوض البحر المتوسط مع الزمن والتالنت هو وحدة

---

(1) Lang , and , Crosby. The Athenian Agora . Vol. X, Weights:P1.

(٢) يوبيا ، وهي أحدى اطول الجزر الإغريقية وهي تواجه سواحل أقليمي بيوتيا وأتيكا وتكاد تكون منفصلة عن الأرض الرئيسية وأكثر المواقع قرباً لها يبعد نحو ستين ياردة عند مضيق يوريبوس في مواجهة مدينة خالكيس . للمزيد : ينظر . بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج٢ ، ص١٥١.

(3) Lang , and , Crosby. The Athenian Agora . Vol. X, Weights , P2.

الـوزن الأكبـر المتعارفـة فـي ذلـك الوقـت ، ويسـاوي حسـب نظـام الأوزان الخـاص بمنطقة اتيكا ٦٠ مينا و ٦٠٠٠ دراخما ، وبحسـابات الـوزن السـائد فـي وقتنـا الحاضـر فهو يعادل ٢٥,٨ كيلو غرام .

ب- المن أو المنة (mnai) : وهي وحدة وزن أقل كتلة من التالنت السابق إنتشرت في الشرق الأدنى تحديداً في بلاد الرافدين قبل وصولها اليونان، وتشير موسوعة (بريتانيكا) الألكترونية إلى أن المن هي أقدم وحدات الوزن المعروفة، إذ جرى استحداثها من قبل البابليين [١].

كما كانت المينا وحدة الوزن الرئيسية للعبـرانيين وكانـت تسـاوي ٦٠ شـيقلاً ، أمـا فـي نظام الوزن الأتيكي فالمينـا تسـاوي ١٠٠ دراخمـا ، أي مـا يعـادل ٤٣٦,٦ غـرام فيمـا يخص المينا الأتيكية أما المينا الأجانيطيسة فقد بلغت ما يعادل ٦٢٣,٧ غرام [٢].

ج- الدراخما أو الدارم (drachmai) : عرفت الدراخما كوحدة عملة اختصت بها اليونان القديمة بعدما ظهرت وشاعت في نحو القرن السادس قبل الميلاد لكنها معروفة ايضاً كوحدة لقياس الكتلة ، ويميزها الباحثون الأجانب عن الدراخما العملة بأن يسموها (درام – Dram) ، وفي نظام الوزن اليوناني الأتيكي بالتحديد تساوي الدراخما (٦ أوبول) و 100/1 مينا ، أو ما يعادل ٤,٣٧ غرام [٣].

---

[1] Oleson , John Peter . The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World Uonversity Press , 2008 : P 764.
[2] http: // www. britannica . com / science / mina – unit – of – weight.
[3] Donald J. Mastronarde . Introduction to Attic Creek. University of California Press .19 March 1993 , P 222.

د- الأوبول : هو الآخر وحدة عملة وكتلة في ذات الوقت ، ويبدوانه أيضاً مختصاً بالإغريق أي نشأ لديهم ، ويعد الأوبول أصغر وحدة وزن(كتلة) معيارية لدى اليونان ، وكانت تساوي 6/1 دراخما ، أي ما يعادل ٠,٧٢ غرام [١].

وإلى جانب هذه الوحدات الأربع المعروفة ، كانت هناك وحدة خامسة يعتقد لانغ وكروسبي إنها أضيفت مع أصلاحا تصولون وهي (الستاتير أو ستاتير κατάσταση) وكان أفتراضهما أن ستاتير أصبح وحدة وزن والعملة الرئيسية إلى جانب المينا [٢].

ولكننا نرجح في هذا البحث معاملة الستاتير كعملة ذلك أن أغلب الدراسات تعاملها على أنها عملة ، ويضيف (نيكولانتوناكيس-Νικολαντωνάκης) في استعراضه للأوزان الإغريقية ما يسميه بالمضاعفات أو الأضعاف ليذكر ثلاث منها دون الإشارة إلى ماهيتها أو حتى تفسير طبيعتها وأوزانها وهي :

- دستاتيرون .
- تترامنون .
- ديمنون . [٣].

و كما يشير إلى أقسام فرعية للأوزان مثل :

- إميترتون .
- إمستاتيرون .

---

[1]Jorge Luis Borges ,Labyrinths .New York : New Directions Publishing Coorporation , N.D: P 122.

[2] Lang ,and . Crosby. The Athenian Agora , P 3- 4.

[3]Konstantinos Nikolantotonakis.Weights and measures: The Creek efforts to integrate the metric system . In M. kokowski .The Global and the Local : The History of Science and the Cultural Integration of Europe 2006. P 456

ـ إيمينايون [١] .

وقد أظهرت التنقيبات في الأغورا الأثينية بأن الأوزان كانت مصنوعة من الرصاص واتخذت شكل صفائح مربعة بأحجام مختلفة كما حملت هذه الصفائح رسومات ونقوشاً وأساطير مختلفة ميزت كل فئة أو معيار مع تفرعاته عن المعايير الأخرى ، وحملت في أحيان أخرى أسم المدينة التي أصدرت تلك العملة أو الضمانة الرسمية لها ووضع هذا النقش في أعلى صفيحة الوزن [٢].

ومثال على ذلك وضع فيدون حاكم أرجوس معايير أوزان ضل معمول بها حتى القرنم الرابع قبل الميلاد ، وهو أول من سك عملة من الفضة حسب النظام الذي كان سائد في جزيرة أيجيين [٣]

كما كانت هناك أوزان مصنوعة من النحاس لكنها نادرة إلى حد ما[٤]، وكان هذا النوع من الأوزان مخروطي الشكل وفي الجزء العلوي منه فتحة للتعليق[٥] .كذلك قد نجد أن بعض المصادر تعرج على وجود أوزان حجرية كانت معروفة ولكن بدرجة أقل . [٦]

ومن المؤكد في هذا السياق أن نقول بأن ظهور الميزان والأوزان أسهم بصورة فاعلة في تسهيل عمليات التبادل التجاري وضمان مصداقيتها ، إذ جرى تقليل التلاعب بالوزن كما أنه خفف من مقايضة البضائع ببعضها ليأخذ التبادل شكلاً جديداً وهو البيع بالوزن مقابل العملة المرتبطة بدورها بالوزن بشكل واسع ، وفي نحو ٥٠٠ ق.م أصبحت المعايرة واستخدام أجهزة القياس أكثر تعقيداً ، وكان لدى مدينة أثينا

---

[1] Konstantinos Nikolantotonakis.Weights and measures.P246.

[2] Brian A . Sparks , Measures, Weights and Mony . In Bispham E., Harrison T ., Sparks B . A . (eds) The Edinburgh Companion to Ancient Creece and Rome , Edinburg University Press,2006 : P 471

[٣] سد أحمد الناصري ، الاغريق تاريخهم وحضارتهم،ص١٠٦

[٤] ينظر الاشكال في الملاحق ،ص ١٦٢- ١٦٣

[5] Konstantinos . N .ikolantotonakis . Weights and measures : P 456.

[6] Brian A . Sparks , Measures, Weights and Mony, P 473.

مركز سيطرة أو مكان مسؤول عن هذه الوظيفة للأوزان والمقاييس الرسمية إذ كان يطلب من التجار اختبار أدوات الوزن والقياس الخاصة بهم وفقاً للمعايير الرسمية المعتمدة ، وقد مثل توحيد الأوزان والمقاييس قدمت من خلالها الحماية القانونية للمجتمع التجاري الأثيني ، وقد ذكر هاريس إنه عندما تحدث معظم المعاملات بين الأقارب والأصدقاء والجيران غالبا ما تكون هناك حاجة ضئيلة للتنظيم القانوني فالضغط الاجتماعي وروابط الصداقة تكفي لخلق القدر الضروري من الثقة اللازمة لتبادل السلع والخدمات [١].

وقد كان ذلك على النقيض منة في الأسواق الكبيرة كالأسواق التي ظهرت في القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد إذ حدث في ذلك العهد أتساع في التبادل وصار يشمل الناس الذين ليسوا من داخل اليونان أي الغرباء وكان من الضروري تزويد التجار وعملائهم بضمان إذ أن جميع المعاملات ستكون عادلة وأنه سيتم تنفيذ جميع العقود " [٢].

وكان لضمان استخدام البائعين للأوزان والمقاييس الصحيحة هناك عشرة موظفين يطلق عليهم (مترونومي μετρονόμος) أي مراقبي المقاييس، وكانت الوظيفة الأساسية لهؤلاء هي ضمان استخدام البائعين للأوزان والمقاييس الصحيحة [٣].

وفي صدد الحديث عن دور موظفي المترونومي فقد قدم (دستور أرسطو للأثينيين (Σύνταγμα του Αριστοτέλη [٤] إذ اعتمدت الدولة ذلك من خلال

---

[1] Harris ,E.M. Democracy and the Rule of Law in Classical Athens :Essays on Law, Society ,and Politics Cambridge , New York ,2006: P 146

[2] Ibid. P 146.

[3] Vander pool , E . Metronomoi Hesperia 37 . 1 , 1968 : P 73.

[٤] دستور أرسطو(٣٨٢- ٣٢٢ق.م) ،هو كتاب دستور الأثينيين ألفه أرسطو بين سنة ٣٢٨ -٣٢٥ ، وهذا الدستور الوحيد الذي وصل إلينا من بين ١٥٨ دستوراً وضعها أرسطو عن دول الإغريق دلالةً منه على نظرياته التي قال بها في كتابه "السياسات" وقد أبرز فيه أهمية تقسيم الشعب إلى أربعة طبقات . للمزيد : ينظر . أرسطو ، دستور الأثينيين ، عربه من أصله اليوناني وعلق عليه ، الأب اوغسطينس بربارة ، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب ، دمشق ، وزارة الثقافة ، ٢٠١٣، ص ص ١٤- ١٥ .

النظـرة العامـة علـى أدوار وواجبـات سـجل هـؤلاء المـوظفين موضـحاً بـأنهم مكلفـين بشكل خاص بضمان دقة الأوزان والمقاييس المستخدمة من قبل تجار التجزئة وتجـار الجملـة [١] كمـا إن اهتمـام أثينـا بضـمان دقـة الأوزان والمقـاييس هـو قـانون يرجـع تاريخـه إلـى المرحلـة الكلاسـيكية (٥١٠-٣٢٣ق.م) فقـد أقتـرح (هـاريس) أن أدوار وواجبـات مـوظفي المترونـومي مـن غيـر المـرجح أن تتغيـر بمـرور الـزمن بصـرف النظر عن مراعاة التعديلات والتغييرات في معـايير العمـلات ، لـذلك مـن المـرجح أن اللوائح المدرجة في النقوش اليونانية الكلاسيكية قد تكون مشابهة جداً لتلك الموجـودة في القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد [٢].

وقـد كـان علـى القضـاة المسـؤولين عـن تنفيـذ هـذا القـانون وضـع أوزان ومقـاييس معيارية للسلع الرطبة والجافة وإجبار كل من يبيعها وشرائها على استخدامها بمـا فـي ذلـك البـائعون فـي الأغـورا والـورش ومحـلات البيـع بالتجزئـة ومحـلات النبيـذ والمخازن ، وإذا تبين أن تاجراً يستخدم حاويات أصغر من الحجم المطلوب فيطلـب مـن القاضـي مصـادرة البضـائع وتـدمير الحاويـة ، عـلاوة علـى ذلـك لضـمان تنفيـذ الأوزان والمقـاييس الرسـمية والحفـاظ عليهـا ، ويـأمر القـانون ثلاثـة مـن العبيـد المتمركزين في آماكن مختلفة ، ومهمة هؤلاء تتمثل بضمان توفر الأوزان والمقـاييس الرسـمية لأي قضـاة يطلبونهـا ولـم يـتم العبـث بهـا ، أمـا البنـد الأخيـر فـي القـانون ، فيتضـمن معاقبـة مرتكبـي الجـرائم المتعلقـة بهـذه الأوزان والمكاييـل بعقوبـات قاسـية ، وكانـت هنـاك أيضـاً غرامـات كبيـرة علـى أي قاضـي لا يطبـق القـانون علـى النحـو المنصوص عليه [٣].

---

[١] ينظر الفصل الثاني التجار المبحث الأول أصناف التجار، ص ٧٥

(2) Harris , E .M .The Rule of Law in Action in Democratic Athens . Oxford , New York , 2013 : P 30.

(3) Giovannini , A . Athenian Currency in the Late Fifth and Early Fourth Century B . C . GRBS 16. 2 , 1975 : P 158 – 95.

ب- المقاييس : يختلف نظام المقاييس حاله حال التقويم من مدينة إلى أخرى في بلاد الإغريق القديمة ، مما جعل كل الأشياء معقدة للغاية ، فلم يكن الإغريق على علم إذا كان عليهم تبني النظام الستيني في الأعداد (scxagesimal system) الذي وفد إليهم من بلاد الرافدين أو النظام العشري (decimal system) [١].

ويستهل دارسو المقاييس الإغريقية في العصور القديمة حديثهم في العادة عن النظام الصارم الذي اتخذته الدولة لمراقبة نظام المقاييس والأوزان هي الحقيقة إن الغش في المقاييس كان أمراً لا تخلو منه السوق إذ لم تكن المقاييس دقيقة في بعض الأحيان أو مضبوطة، كما أنهم يؤكدون في ذات الوقت بأن الفهم الحالي للمقاييس الإغريقية لا يعد كونه تقريب للموضوع بل أنه في الحقيقة تقريب دقيق [٢].

ولقد كان هناك أنظمة محلية للقياس في دويلات المدن اليونانية، وقد أدى التنوع في اللهجات بينها إلى تباين تهجئة المقاييس ، فضلاً عن تباين تسميتها وقيمها وأوزانها ، وبحكم انتعاش التجارة واتساع رقعة السوق والتبادل التجاري والتنظيمات القانونية مع تقدم الزمن ، كان من الواجب اعتماد وتنظيم وحدات المقاييس بغية تنظيم العمليات التجارية بمجملها وضمان حقوق الأفراد والدولة ، ويمكن تقسيم دراسة المقاييس اليونانية القديمة إلى النقاط أدناه :

١- السعة :

إذ قام اليونانيون بقياس الحجم وفقاً للسعة الجافة أو السائلة المناسبة على التوالي لقياس الحبوب والنبيذ ، وكانت الوحدة المشتركة في كلا القياسين في جميع أنحاء اليونان هي (الكوتيل- κοκτέιλ)

---

[١] ديفانبييه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ٢٥٦.

[2] Brian A . Sparks , Measures, Weights and Mony , P 471.

التي تتراوح قيمتها المطلقة من مكان إلى أخر بين ٢١٠ مل و ٣٣٠ مل ، ويضع (لانغ وكروسبي) جدولاً بمقاييس الحجوم الجافة والسائلة إذ يمكننا تبسيطه بالنقاط الآتية [١].

ـ **الحجوم الجافة :** والمقصود بها المواد الصلبة كالقمح وغيرها من المواد في بلاد اليونان القديمة ونرتبها من الأكبر إلى الأصغر حسب الآتي :

١- مديمنوس Medmnos : أكبر وحدة حجم يونانية استخدمت لقياس الحبوب الجافة إذ كانت تعادل (٦) هيكتيوس و (١٢) هيميهكت في نظام القياس الآتيكي ، أي ما يعادل ٥١,٨٤ لتراً في قياساتنا الحالية ، وتباينت وحدة القياس هذه بين دولة مدينة وأخرى ، فمثلاً كان المديمنوس الأسبارطي يساوي حوالي ٧١,١٦ لتراً ظهر المديمنوس كوحدة قياس في كورينثوس دون تحديد فترة زمنية لظهوره ؛ إلا أنه كان قد انتشر بصورة واسعة جداً مع نهاية القرن السابع قبل الميلاد ، الأمر الذي جعله مقياساً أساسياً في أصلاحا ت سولون لاحتساب الضرائب بحدود سنة ٥٩٥ ق. م .

٢- هيكتيوس Εκτόριος : وحدة حجم لقياس الحبوب الجافة وتعادل سدس المديمنوس و ٢ هيميهكت أي ما يعادل ٨,٧٥ لتراً في النظام الأتيكي و ١٢، ١٢ لتراً في أجانيطس .

٣- هيميهكت hemhect : وحدة قياس أصغر من الهيكتيوس وأكبر من الكوينكس . إذ يعادل الهيميهكت نصف الهيكتوس و (٤) كوينكس .

٤- كوينكس κουίνιξ : وحدة قياس أصغر من الهيميهكت وأكبر من الكوتيل تعادل ربع الهيميهكت و(٤) كوتيل ، كما يعتقد أنها تساوي ١,١ لتر ، ومن الجدير بالذكر إن هذا الأصطلاح كان ينطلق على وحدة قياس الحجم والحاوية التي تظم المواد كالحبوب أو الفواكه في ذات الوقت .

---

(1) Lang , and . Crosby. The Athenian Agora . Vol. X : PP 44- 51.

٥- كوتيل κοκτέιλ: هي وحدة قياس الحجم الجاف الأصغر لدى اليونانيين ، وقد كان شائعة بين الأطباء لقياس المواد الكيميائية . كما إنها كانت وحدة مشتركة ، إذ جرى استخدامها للحجوم السائلة أيضاً [١].

- الحجوم السائلة :

١- ميتريتس Μετρήσεις : أكبر وحدة قياس لحجم السوائل إذ تعادل ١٢ هوس أي نحو ٣٧,٤ أو ٣٩,٤ لتر

٢- هوس Εμμονη ιδέα : الوحدة الثانية بعد الميتريتس ، وتعادل ١٢ كوتيل .

٣- كوتيل : الوحدة الثالثة ، وتعادل ٤ أوكسيياف .

٤- أوكسيياف Oxipaf: وتعادل ١ ونصف كياثوس .

٥- كياثوس Κύαθος : وهي الوحدة الأصغر في قياس الحجوم السائلة . [٢].

- الطول :

أما قياسات الطول في بلاد اليونان فقد سميت أولها نسبة لأجزاء الجسم كالإصبع والقدم والكف والساعد وغيرها إلا أنه مع مرور الوقت ظهرت مقاسات أخرى ، وكعادة المقاييس الأخرى تباينت وحدات الطول بين المدن اليونانية وبين الحقب الزمنية لكل مدينة ، كما أن الأغريق اقتبسوا وحدات قياس الطول من حضارات أخرى كبلاد فارس ووادي النيل ، وقد قدم سباركس أيجازاً بوحدات الطول اليونانية ككل لخصت أهم وحداته وهي:

١- دكتيلوس δάκτυλος: تعني أصبع إذ أن معدلها في الوقت الحديث (١٩,٣ ملم) [٣].

---

[1] Lang , and . Crosby. The Athenian Agora . Vol. X , PP 44 – 51.
[2] Ibid, PP 44 – 51.

[٣] ديفانبييه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ٢٥٦.

٢- بالست Ερμα : تعني الكف أي كف الإنسان والتي تساوي بالمعدل الإغريقي (٤ دكتيليوس) بينما بالمعدل الحديث تساوي ٧٧,١ ملم

٣- بوس αφεντικό: تعني القدم والتي تساوي بالمعدل الإغريقي (١٦ دكتيليوس) يقابلها المعدل الحديث ٣٠٨,٢ ملم

٤- بيغمة πυγμαίος: وتعني ساعد تساوي (١٨ دكتيليوس) عند الإغريق وبالمعدل الحديث ٣٤٦,٨ ملم

٥- بيسيز Κομμάτια: ويعني الذراع ويساوي (٢٤ دكتيليوس) عند الإغريق أما في الوقت الحالي يساوي ٤٦٢,٣ ملم

٦- بيما Βήμα:وهي خطوة أرجل الإنسان إذ كانت الخطوة تعد قياس لمسافات معينة وكانت تساوي (٥ بوس) من معدل الإغريق أي ما يعادل ١,٥٤ متر في الوقت الحاضر

٧- كالاموس calamus : كانت تعني ١٠ أقدام وتساوي بالمعدل القديم لدى الإغريق ١٠ بوس ، أي مايعادل ٣,٠٨ متر في قياسات الوقت الحديث[1].

٨- هاما σπουδαίος: تساوي الهاما بالمعدل الأغريقي (٦٠ بوس) وبالوقت الحديث تساوي ١٨,٥ متر .

٩- بليثرون Πλέθρον: أي (١٠٠ قدم) وتساوي (١٠٠ بوس) كمعدل قديم عند الإغريق تقابلها في الوقت الحاضر ٣٠,٨ متر

١٠- ستاديون στάδιο: إذ أنه يمثل (ثمن ميل روماني) ويعادل (٦٠٠ بوس) بينما في وقتنا الحاضر يعادل ١٨٤,٩ متر

١١- مليون Εκατομμύριο:ويمثل (ميل روماني) وبحسب المعدل للإغريق يساوي (٨ ستاديون) يقابله كمعدل حديث١,٤٧٩ كيلومتر

١٢- دوليكوس Ντόλικος: ويساوي (١٢ ستاديون) يقابله ٢,٢١٩ كيلومتر

---

(1) Brian A . Sparks , Measures, Weights and Mony , P 471-2.

- المساحة :

للمساحة قياسات خاصة اتخذت طابعاً خاصاً ببلاد اليونان القديمة وقد صنفت بطريقة دقيقة نوضحها من خلال الآتي :

أ- بوس αφεντικό : يوصف البوس بقياس المساحة بأنه يمثل قدم مربع ولم يتوفر قياسه بالمعادلة الإغريقية لكنه يساوي ٠,٠٩٥ متر

ب- هيكسابونس Εξάβονες: ويمثل ست أقدام ويعادل ٣٦ بوس يقابله ٣,٤٢ متر

ج- أكاينا Ακαϊάνα : لم تصفه المصادر الإغريقية لكنه كمعادله عندهم كانت تساوي ١٠٠ بوس ويقابلها ٩,٥٠ متر مربع

د- هيكتوس Hectus: ويمثل سدس بليثرون ويساوي ١٦٦٦ بوس بينما يساوي حالياً ١٥٨,٣ متر مربع

هـ - أرورا Αρόρα : وتساوي بالمعدل الإغريقي ٢٥٠٠ بوس والتي تساوي حالياً ٢٣٧,٥ متر مربع [١].

و- بليثيرون πληθώρα : يساوي البليثرون عند قياس المساحة ١٠,٠٠٠ بوس بحسب المعادلة الإغريقية لكنه بالمعادل الحديث يساوي ٩٥٠ متر مربع [٢].

ج- المكاييل :

اشتمل الحديث عن المكاييل اليونانية التطرق إلى الأوعية التي كانت تستخدم في نقل المواد وشحنها وتخزينها بعد تكييلها من خلال أنها كانت توزن وهي بداخل الأوعية لاسيما المواد السائلة كالنبيذ وزيت الزيتون وغيرها ، وبالرغم من أن هذه المواد استخدمت للسوائل في العادة والخمور على وجه الخصوص ، إلا أنها استعملت أيضاً وبشكل واسع في خزن ونقل وتداول الحبوب والخضروات والفواكه والأسماك أيضاً

---

[1] Brian A . Sparks , Measures, Weights and Mony . P 472.
[2] Ibid . P472.

،حتى أنها استعملت كوحدات لوزن المادة التي بداخلها وفي نفس الوقت هي أوعية للتخزين والنقل، وقد قدمت الدراسة الأركيولوجية (للانغ وكروسبي) ثلاثة أنواع لهذه المكاييل قسمت على حسب كبر حجمها [١].

١- بيثوس (pithos) : هي الحاوية أو المكيال الأكبر للمواد المعروفة لدى اليونان ، وقد ظهرت في العصر البرونزي كحاوية خزن كبيرة واستمرت كذلك ، كان الشكل الخارجي والمواد التي تصنع منها جرار البيثوس متماثلة تقريباً ، فهي جرة خزفية بارتفاع رجل تقريباً ذات قاعدة مسطحة واسعة تستند اليها مع جوانب مستقيمة وقليلة الأنحناء وفم واسع ذي غطاء محكم الإغلاق لأغراض الخزن الطويل ، ومن خلال دراسة حديثة بالحاسوب لقياس حجم قياس جرة بيثوس كبيرة نسبياً من أثينا توصل إلى أنها بمعدل طول ١,٧ متر ، وتتسع لحوالي ٩٩٦ لتراً [٢].

وبهذا قد تتسع البيثوس لحوالي ١٠٠٠ كغم أي طن واحد من المواد الجافة بحكم أن لتر واحد من الماء الصافي يعادل ١كغم ، ومن الشائع إن استخدام البيثوس لم يكن محصوراً بالسوائل كما في حالة أنواع أخرى من المكاييل بل تعداه ليشمل الحبوب إلى جانب مواد مجففة كالخضروات والفواكه واللحوم أحياناً.

٢- أمفورا (Amphora) : هي وحدة المكيال الثانية من حيث الحجم والأكثر شيوعاً في العالم الإغريقي حسبما تؤكد الدراسات الأركيولوجية، وقد مثلت الأمفورا بمختلف أنواعها وأحجامها الوحدة الأساسية لنقل وتبادل الخمور والزيوت وسوائل أخرى فضلاً عن منتجات جافة ولكن بدرجة أقل داخل المدن اليونانية وبينها وعبر البحار أيضاً كما أنها مثلت وحدة للخزن لكنها لم تتعدى سمعة البيثوس في هذا الجانب ؛ وذلك لاتساع حجم الوحدة الأخيرة .. وبينما تراوحت سعة البيثوس من

---

(1) Lang , and . Crosby. The Athenian Agora . Vol. X , P 56.

(2) Younger , John G . “ Calculating Vessel Volumes “ , in Foster, Karen Polinger ; Laffineur , Robert (eds), Metron. Measuring the Aegean Bronze Age (PDF) , Agaeum 24, Liege and Austin : Univsite de Liege . 2003 : PP 491 -92.

نصف طن إلى طنان ونصف، ومثلت الأمفورا السعة الأقل من ذلك إذ أن السعة الأعلى للأمفورا هي نصف طن ، وتراوحت أطوالها من ١,٥ متر إلى ٣٠ سنتمتر ، وقد صنعت الأمفورا اليونانية من مواد عديدة مثل الفخار والخزف والسيراميك إلى جانب المعادن كالفضة [١].

٣- أونوكوي (oenochoe) : هي الأخرى وحدة كيل للسوائل تتوسط حجم البيثوس والأمفورا من جهة والجرار المنزلية من جهة أخرى، إذ يميز الآثاريون أشكال عديدة منها ، وفي الوقت الذي يفرز لانغ وكروسبي جرة (أولباي) كنوع مستقل من المكاييل كنوع مصغر أو متفرع من الأونوكوي، وفيما يخص شكلها فإن الأونوكوي لطالما كانت تحتوي على نقوشاً وزخارف كونها تخص الاستخدامات المنزلية كما أنها احتوت على مقبض واحد في أحد جوانبها وفم بارز لسكب السوائل على الجانب المعاكس للمقبض . كما إن اللقى الأثرية تؤكد صنعها من الفخار والسيراميك فضلاً عن المعادن ، وبالنسبة لحجمها فإنها في الغالب لم تتجاوز بضعة لترات ، كما لا تذكر المصادر بأنها استخدمت لخزن السوائل أو الخمور بل استخدمت بصورة منزلية وفي البيع والشراء في المناطق القريبة [٢].

يتبين لنا من خلال دراستنا للأوزان والمقاييس والمكاييل أن الحياة اليومية للمجتمعات اليونانية القديمة كانت تبرهن مدى الحرص الشديد الذي تبنته اليونان القديمة في العمل الجاد الذي يتخذ القانون في كل مجريات الحياة ، كذلك نرى التخصص في العمل من خلال التباينات في الوحدات القياسية والكيلية ، ذلك أن لكل مادة نوع خاص من الوحدات التي تقاس به على سبيل المثال مواد كالخمور والنبيذ كمادة سائلة تقابلها الحبوب والمواد الجافة الأخرى .

---

[1] Twede , D ," Commercial Amphoras : The Earliest Consumer. Packages" , Journal of Macromarketing , 22 (1) , 2002 : PP 98 – 108.
[2] Woodford , S . An Introdution to Creek Art . London . Duckworth . 1986 : P 12.

ثانياً – الضرائب والرسوم التجارية :

كانت الضرائب في بلاد اليونان القديمة تمثل المصدر الرئيس لإيرادات المدن ؛ وذلك من خلال استهدافها للأنشطة الاقتصادية في المقام الأول ، ويعود الأصل القديم للضرائب إلى المساهمات العينية التي فرضها قادة المجتمع في العصر الموكيني والعصور اللاحقة على ممتلكات أو منتجات الأفراد ، وشيئاً فشيئاً أصبحت الضرائب سمة من سمات الحياة العامة ، وقد اكتسبت شكلها القطعي في الفترات القديمة في الوقت الذي كانت تتشكل فيه المؤسسات العامة وينتشر معه استخدام الأموال والعملات المسكوكة ومن تلك النقطة فصاعدا كانت المدينة لقرون البيئة الأساسية للضرائب، وتشير وثائق من المدة الكلاسيكية إلى أن الضرائب كانت بالفعل متنوعة للغاية، وتم تقسيمها بشكل غير متساوٍ بين فئات مختلفة من المجتمع، وهناك رأي لا يزال مقبولاً إلى حد كبير، إذ يرى أن المواطنين يعدون الدفع المنتظم للضرائب المباشرة أمراً مهيناً فبالتأكيد كانت الضريبة على الثروة (الأسفورا)[١]التي خضعوا لها في بعض المدن استثنائية ولم يتم فرضها بانتظام [٢] .

وربما بدأ الأمر بتشجيع المواطنين الأثرياء على المساهمة بهبات سخية من خلال أداء المسؤوليات التنفيذية الموكلة إليهم- الخدمات العامة مثل تجهيز السفن الحربية وتزويدها بالجنود وتنظيم المهرجانات والطقوس الدينية وما إلى ذلك، كما كانوا يضيفون مساهماتهم في الأموال الموضوعة تحت تصرفهم ولكن في الواقع وفي كثير من الأحيان وأكثر مما هو معترف به بشكل عام كان المواطنون يخضعون أيضاً للضرائب المفروضة إما على أصولهم وهي - الأراضي والبيوت والمواشي وحيوان العمل والمناحل أو على منتجاتهم وهي - الحبوب والنبيذ والزيت والحليب والفواكه والخضار والأخشاب والأعلاف، صحيح أن بعض المدن حصلت على

---

[١] ينظر: تصنيف الضرائب، ص ٦٩ .

[2] Migeotte L . The Economy of the creek Cities : From the Archaic Period to the Early Roman Empire . London , University of California Press . 2009 , P 49.

عائدات كافية من مناجمها كمدينة (ثاسوس على سبيل المثال) أو من الضرائب التي فرضتها التجارة على أثينا لتتمكن من إلغاء أو تخفيض هذا النوع من الضرائب أي أن نظام الضرائب كان مختلف من مدينة لأخرى [١].

وفي المدن التجارية الأخرى ، مثل(ميلتس وتيوس وتيلميسوس) كان على المواطنين دفع ضرائب مباشرة ، وكانت المجتمعات المعتمدة تخضع بطبيعة الحال لنفس الالتزامات وغالباً ما تقدم مدفوعات عينية [٢].

ومع ذلك كانت الضرائب غير المباشرة هي الأكثر انتشاراً ؛ إذ كان على الشخص أن يدفع بدرجات متفاوتة وفي كل مكان ، وهذا النوع من الضرائب لم يتغير كتنظيم وهيكل إلا قليلا على مر القرون ، وكان يستهدف المعاملات التجارية في المقام الأول ، وهذا آثر على جميع السكان إذ انعكست الضرائب على أسعار التجزئة، فبصورة أساسية كانت جميع البضائع المستوردة أو المصدرة تخضع لرسوم جمركية عادة تصل إلى (٢%) وفق آلية محددة وهي أن مدراء السوق (الأمبوريون) كانوا يتلقون كشوفات البضائع من التجار، وبعد تقييم البضائع يقوم جامعوا الضريبة وهم عادة تجار تقع عليهم هذه المسؤولية إذ يتم بيع الضرائب عليهم عبر المزاد بعد التعهد بجمع تلك النسبة المنصوص عليها كضريبة وهذا ما يقرب إلى ما نعرفه اليوم بنظام اللزمة وملخصه أن هذا الشخص يتكفل بجمع الضرائب من منطقة مقابل نسبة معينة يحصل عليها [٣].

---

(1) Migeotte L . The Economy of the creek Cities . P 49.
(2) Ibid . P 49.
(3) Ibid . P 49.

وتختلف عوائد الضرائب بشكل طبيعي من مدينة إلى أخرى ومن عام إلى آخر اعتمادا على حجم التجارة .[١]

وتذكر المصادر المحفوظة أنه في أثينا على سبيل المثال في نحو عام ٤٠٠ ق.م ، وفي أعقاب(الحرب البيلوبونسية- Πελοποννησιακός πόλεμος)[٢] بالتحديد عندما تراجع النشاط في بيرايوس كانت حصيلة الضرائب السنوية ٣٦ تالنت[٣] .

ومع الأخذ في الاعتبار اقتطاع الضرائب من المزارعين ما يعني أن التجارة الخارجية في ذلك العام قدرت بأكثر من ١٥٠٠ تالنت أو ٩ ملايين دراخما فيما لم تستحصل مدينة ديلوس وهي مدينة أصغر بكثير من ١٤,٢٠٠ دراخما في عام ٢٧٩ ق.م و ١٧,٩٠٠ في العام التالي ، لكن الضرائب الأخرى كانت بمعدلات مماثلة إذ كانت تفرض أيضاً على استخدام مرافق الموانئ مثل الأرساء والسحب أو ببساطة كرسوم للمرور عبر الميناء (دياغوجيا) ، وورد ذكر رسوم الموانئ في نصوص عديدة وذلك لأنها لعبت دوراً مهماً في العديد من المدن[٤] .

وكما تم فرض ضرائب على تجارة التجزئة في النقطة التي كان فيها تجار التجزئة (كابيلوي) يشترون من تجار الجملة (أمبورروي)،المنتجات التي كانوا يبيعونها في الأغورا، وكانت هناك ضرائب (أيبونيا) على المعاملات (كالمبيعات والإيجار والزراعة) وأيضاً الرسوم التي تُفرض على مساحات الدكاكين والرسوم المستخدمة لأنواع معينة من المعدات العامة مثل آلات الوزن الرسمية وغيرها، ويبدو مما تقدم أن هناك عدد كبير من هذه الضرائب، لكن من الواضح أن أعبائها

---

(1) M.M. Austin and P. Vidal – Naquet ,Economic and Social History of Ancient Creece: AN INTRODUCTION. University of Califonia Press. Berkeley Los Angeles.1977, P 91.

(٢) الحروب البيلوبونيسية Πελοποννησιακός πόλεμος ، قامت بين أثينا وإسبارطة إذ وصفت بأنها حرباً سجالاً بين الطرفين وقد دامت ١٥ عاماً من ٤٥٩-٤٤٦ ق.م مما زادت في ضعف أثينا وانتهت بمعاهدة أبرمت بين الطرفين في عام ٤٤٥ ق.م أمدها ثلاثون عاماً .للمزيد ينظر: طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات ، ج٢ ، ص ٥٩٨.

(3) Austin and Vidal – Naquet , Economic and Social History. P91.

(4) Migeotte L . The Economy of the creek Cities . P 49.

اختلفت من مدينة إلى أخرى، ويجب أن تضاف إليها الرسوم المفروضة على الدخول والخروج من بوابات المدينة (ديابيليا- Διαβελία) [1].

وأيضاً الضرائب الشخصية التي طالت المواطنين والمتيكيين والحرفيين لكننا لا نعرف سوى القليل من التفاصيل عنها باستثناء حالة المتيكيين في أثينا إذ بلغت ضريبتهم دراخما واحدة شهرياً للرجل ونصف دراخما للمرأة .[2]

لقد كانت نفقات المدن والمحميات كثيرة وثقيلة، إذ كان عليها دفع أجور العبيد ومكافأة المواطنين الذين تحملوا مسؤوليات سياسية معينة، فضلاً عن تمويل القوات ومنح الجوائز للفائزين في المسابقات وشراء الحيوانات للتضحية فضلاً عن مختلف المواد المستخدمة في الطقوس الدينية ومواد البناء للمباني العامة والسفن والحبوب والزيت للبيع أو للتوزيع وما إلى ذلك، وكصاحب عمل ومنظم مشروع تلعب المدينة دوراً رئيساً في تعزيز تداول السلع والأموال وقد تم تكييف توزيع نفقاتها بشكل طبيعي مع الاحتياجات والظروف التي تعيشها [3].

ويمكن القول حول الضرائب والرسوم الكُمركية التي كانت تفرض في بلاد اليونان القديمة أنها كانت تتميز بأنها غير متساوية ومتباينة من مكان إلى آخر إذ كان لكل مادة تجارية ضريبة معينة ، وكذلك يمكن القول أن الضرائب كانت تفرض على قدر المستويات المادية للأفراد ، وتوضح لنا مدى الاهتمام بعملية تسيير الضرائب من خلال الصادرات والواردات التي كانت تأخذ ضرائبها بعين الاعتبار من قبل أدارة الدولة آنذاك .

وهناك حقيقة حول النظام الضريبي في اليونان القديمة وهي أنه نظام غير مرنُ إلا أن الأفراد عرفوا كيفية توزيع العبء الضريبي مثل ضريبة العقارات والطقوس الدينية والأإسفورا وتعديلها بما يتناسب مع ثروة الأفراد ، كما كانوا قادرين على

---

(1) Migeotte L . The Economy of the creek Cities. P 49.
(2) Ibid . P 49.
(3) Ibid. P 49.

تكييف أو أصلاح أساليبهم الإدارية ، ومع ذلك لم يخطر ببالهم أبدا تعديل النظام نفسه أو تعديله بطريقة انتقائية عن طريق خفض أو إلغاء ضرائب معينة لحماية أو الاستفادة من أنواع معينة من المنتجات أو لصالح الصادرات والواردات، وقد كان أفضل مثال هنا هو ضريبة الصادرات والواردات والتي يتم تطبيقها على قدم من المساواة على أي سلع تدخل إلى المدينة وتخرج منها ، وفي بعض الأحيان كانت الضرائب لن تستخدم لأغراض اجتماعية وقد أنتقد هذا النظام وذلك من خلال تقديم توزيع أكثر عدلاً للثروة في أيدي الأفراد، وكان النظام الضريبي مناسباً لعقلية العصر آنذاك ولوجهة نظر مالية بحتة للضرائب والتي بموجبها كان الغرض منها ببساطة تمويل الاحتياجات العامة [١].

وكانت الضرائب اليونانية قد صنفت تصانيف عدة مختلفة لكن قبل الشروع في تصنيفها نرى من الضروري تثبيت بعض الحقائق المهمة فيما يخص مكان وزمان وطبيعة الضرائب المفروضة في تلك البلاد، فقد جاء في رأي (بيتر وليم فاوسيت) عدة نقاط قام من خلالها طرح وجهة نظره وهي كالاتي :

١- إن المعلومات المتاحة حول ضرائب اليونان تقتصر بالدرجة الأكبر على منطقة إتيكا ومدينة أثينا بالتحديد مع القليل من المعلومات حول مناطق مدن اليونان الأخرى وهذا ما أكدته دراسته [٢].

٢- إن ضرائب أثينا هي الأخرى غير معروفة وموضحة تفصيلياً بطريقة تجعلها قابلة للتصنيف قبل القرن السادس قبل الميلاد ،أي قبل سولون وتاريخ إصلاحاته

[1] Migeotte L . The Economy of the creek Cities . P 54.

[2] Fawcett , Peter William Athenian Taxation from the Pisistratids to Lycurgus 550 -325 , Durham theses, Durham University .(2006) , P1 .

والسبب في ذلك هو أن الأدبيات والآثار والوثائق والكوميديا اليونانية القديمة لا توفر ما يمكن الاعتماد عليه بدرجة كبيرة في هذا الصدد [١].

٣- هناك حقيقة صادمة لبعض الباحثين وهي أن مصادر المعلومات عن التاريخ الاقتصادي اليوناني وحتى الأثيني ، توفرت بصورة تفصيلية في الكوميديا اليونانية أكثر من غيرها كما يدونها (أريستوفان- Αριστοφάνης)[٢] على سبيل المثال ، وبالرغم من المحاولات الناجحة لتفسير النظام الاقتصادي اليوناني وفقاً للدراسات الأركيولوجية إلا أن النصوص في الكوميديا اليونانية ما زالت أمراً لا غنى عنه .

٤- يفضل الباحثون دراسة ضرائب اليونان القديمة وفق منظور التصنيف الحديث للضرائب ، وذلك من خلال تقسيمها إلى صنفين أساسيين وهما : ضرائب مباشرة وغير مباشرة أي ضرائب تفرض بشكل عام وفقاً لظروف الشخص أو الضرائب التي تفرض بشكل عشوائي بغض النظر عن ظروف الشخص ، والفرق المفاهيمي هو بين الضرائب مثل ضريبة الدخل التي يدفعها دافع الضرائب مباشرة إلى الدولة والضرائب غير المباشرة مثل ضريبة القيمة المضافة التي يدفعها المستهلك ، ومع أن اليونان القديمة شهدت أشكالاً ضريبية مشابهه لهذا التقسيم ، إذ كانت الأيسفورا ضريبة الأملاك تمثل ضريبة مباشرة تفرض وفقاً لظروف الفرد، أما ضريبة الأستيراد فكانت ضريبة غير مباشرة ،وهذه الضرائب تخص التجارة اليونانية وأنشطتها الفرعية المختلفة [٣].

---

(1) Ste . Croix , C.E.M . The Class Struggle in the Creek World . Duckworth.1981 ,P 206.

(٢) أريستوفانيس Αριστοφάνης ، من مشاهير عهد الكوميديا القديمة (٤٤٥-٣٨٨ق.م) وله أربعين رواية ، وتدور على الانتقاد الهزلي والسخرية ، للمزيد ينظر: طه بافر مقدمة في تارخ الحضارات ،ج٢،ص ٦٢٦ .

(3) Migeotte L . The Economy of the creek Cities . P 54.

وفي ضوء ما تقدم يصنف فاوسيت في دراستيه أنواع كثيرة ومتنوعة من الضرائب اليونانية التي اختصت في مجالات كثيرة لاسيما في أثينا في المدة ٥٥٠- ٣٢٥ ق.م ، ويضع هذا التصنيف في أبواب رئيسية :

أ- ضرائب الثروة : وهي متنوعة كالاتي

١- الإيسفورا Isphora:ضريبة ملكية تفرض على المواطنين والمقيمين الأكثر ثراء في أوقات الحروب في أثينا ومدن يونانية أخرى كثيرة وقد ظهرت في عام ٤٢٨ ق.م [١] .

٢- ليتوجيا Λιτότζια: التزام من قبل الأغنياء وأصحاب الثروة في التكفل بالصرف على بعض الشؤون العامة تبرعاً منهم حين تستدعي الحاجة ، وهذه الأخرى ظهرت في القرن الخامس والرابع قبل الميلاد .

٣- إبيدوس Ἰδος: أيضاً التزام مالي شبيه بالتبرعات الليتورجيا لكن صاحبه الثري يقدمه على شكل تعهد بالدفع للدولة لمساعدتها في شأن ما ومن ثم يسدده في وقت لاحق ، وكانت في عام ٣٩٤ ق.م [٢] .

ب - ضرائب الأستيراد والتصدير . وتنقسم أيضاً إلى :

١- هيكاتوستي Μιααποστι: ضريبة نسبتها (١%) ، تفرض على بيع الأراضي بين المواطنين الأثينيين أنفسهم ، والغرض منها رفع عائدات الدولة وتحسين استغلال مصادر الأرض ، وقد كانت هذه في ٤٢٠ ق.م .

٢- إيكوستي Ἐνασπο: ضريبة بحرية نسبتها (٥%)، فرضت على الصادرات والواردات البحرية لتحسين الأوضاع المالية للدولة خصوصاً بعد الاحتلال الإسبارطي لديسليا ، كان ذلك في ٤١٣ ق .م .

---

[1] Fawcett , Peter William Athenian Taxation. P19.
[2] Ibid. P19.

٣- ديكيتي Δικίτη: ضريبة مرور بحرية نسبتها (١٠%) ، فرضت على سفن البضائع التي تخرج من البحر الأسود عبر مضيق البوسفور، والتي كانت في عام ٤١٠ ق .م.

٤- بينتيكوستي Πεντηκοστή: ضريبة بحرية رئيسة نسبتها(٢%) ،فرضت على جميع البضائع الواردة والصادرة مهما كان مكانها أو مصدرها ، وذلك عند تحميل السفن أو تفريغها إذ كان ذلك في ٤٠٢ ق .م [١].

٥ - ضريبة الحبوب دوديكيتي Ουδικήτι: يعتقد أنها ضريبة أنتاج قيمتها 12/1 من كمية الحبوب التي تنتجها جزر المستعمرات الثلاث التابعة لأثينا في سنة ٣٧٣ ق. م.

ج- ضريبة الفضة و كانت هي الأخرى متفرعة لصنفين هما:

١- ايكوستي تيتارت Ecosty Titart: وهي ضريبة فرضت على مناجم الفضة في لاوريوم، وقد اختلف الباحثون في نسبتها إلا أن فاوسيت يقدرها ب 24/1 وقد جبيت هذه الضريبة لأغراض بناء السفن الحربية في البداية إلا أنها تحولت إلى خزينة الدولة مع مرور الزمن ، في ٣٤٢ ق.م [٢].

٢- بينتي دراخميا Μπέντη Δραχμία: ضريبة نسبتها (٢ %) وتسمى أيضاً ضريبة الخمسة دراخما ، ويعتقد الباحثون إن هذه الضريبة فرضت على عقود أيجار مناجم الفضة ، وتستمد كريستي شيبتون فرضية هذه الضريبة من حقيقة إن الأسعار التي توفرها السجلات لتأجير مناجم الفضة تبدو جميعاً قابلة للقسمة على الرقم (٥) ، وتبقى حقيقية هذه الضريبة عرضة للاختبارات مع أي دراسة أثرية مستقبلية للضرائب ، وقد حدث ذلك في سنة ٣٤٢ ق.م [٣].

---

[1] Fawcett, Peter William . When ISqueeze You with Eisphorai":Taxes and Tax Policy in Classical Athens, 2016 , PP 153- 154.

[2] Ibid . PP 154 – 155.

[3] Shipton , K. M. W. The Prices of the Athenian Silver Mines , ZPE 120. 1998 ,P 57.

د- ضرائب أخرى محتملة :

1- ايبونيون Ebonyun: ضريبة مبيعات عامة نسبتها (٢%) فرضت من قبل الدولة على بيع الحبوب والأراضي ، وربما شملت بيع وشراء العبيد أيضاً ، ويبدو إنها كانت منتشرة في جميع أنحاء العالم اليوناني القديم ، كما تعدها بعض المصادر ضريبة على بيع الممتلكات المصادرة ، ويحددها فاوسيت زمانياً بأنها حدثت قبل الحروب البيلوبونيسية [١].

2- تيساراكوست Τισσαρακοστ : ضريبة نسبتها 40/1 سنوياً ، يعتقد أنها كانت تجمع حوالي ٥٠٠ طالنط سنوياً ، فيما كان يتم فرضها لأغراض خاصة كالحروب في سنة ٣٩٢ ق.م [٢] .

٣- بنتاكوست πεντηκοστή: ضريبة هي الأخرى فرضت على المبيعات والملكية على حد سواء نسبتها 500/1 من ما يملكه الشخص ، ولأن نسبتها منخفضة فإنه لم يكن يتم جمعها إلا عندما تصبح مبالغها كبيرة إذ كانت هذه أيضاً في سنة ٣٩٢ ق.م .

هـ - الضرائب المحلية (ديمي) ، وقد كانت بحسب ما صنفه فاوسيت نوع واحد تدعى:

انكتيتيكون Αντετικόν: وهي ضريبة فرضت على مالكي أراضي الديمي ممن لا ينتمون في الأصل لهذه المناطق ، ولا يوجد تحديد لطبيعتها الدقيقة أو نسبتها وقد ظهرت في القرن الخامس والرابع قبل الميلاد [٣].

وبغض النظر عن أن التصنيف للضرائب أعلاه بأنه يقدم تفصيلاً بسيطاً لها دون الألتفات إلى طبيعتها التجارية ، إلا أننا نرى بأنه من المناسب تضمين دراسة كل تلك الأنواع من الضرائب ، فهي بمجملها كانت تجبى لأغراض تنظيمية ومالية تخص

---

(1) Fawcett , Peter , When ISqueeze You with Eisphorai" . P 154 – 155.
(2) Ibid , P 155.
(3) Ibid, P 156.

الدولة أو استعدادها لشن الحرب إلا إن هذا الأمر لا يخفي الطبيعة التجارية لكل أنواع الضرائب التي ذكرت أعلاه [١].

كما نرى أن الأضواء سلطت بالدرجة الأولى على ضرائب أثينا إلا أن هذا لا يعني عدم فرض ضرائب على المدن الأخرى ، فقد كان هناك أنظمة ضريبية في المناطق والمدن اليونانية الباقية . [٢]

وتشير المصادر الأدبية المكتوبة إلى وجود ضرائب تجارية ودينية وحكومية إلى جانب ضرائب الموانئ والحروب في هذه المدن مثل كورينثوس وزيسيكوس ودلفي وميندي وكسانتوس وبيوتيا فضلاً عن ايفيسوس وإلفنتين ، لكن يبقى ما تدونه المصادر الأدبية قليلاً في هذا الصدد مقارنة بأثينا ، على سبيل المثال تذكر المصادر الأدبية أن (كيبسيلوس) في ٦٧٢-٥٨٧ ق.م اكتفى بضريبتين في كورنثوس وهما ضريبة السوق وضريبة الميناء ، ويذكر مرسوم من القرن السادس قبل الميلاد من سيزيكوس خمس ضرائب شملت أندرابودونيا (تجارة الرقيق) وهيبونيا (تجارة الخيول) والتاالنت وناوسون وتيتارت ، فضلاً عن الضرائب المفروضة على بيع العبيد والخيول ، وكان يبدو أن التالنت ضريبة على استخدام الموازين العامة والناوسون ضريبة على حركة البضائع بالقوارب [٣].

وليس من السهل تفسير التيتارت لأسباب ليس أقلها أنها مرتفعة للغاية إذ تمثل (٢٥%) وهو ما يجعلها لا تشابه التيتارت الأثينية ، والمهم هنا أن يكون هذا التصنيف الضريبي موجوداً في مدينة مثل مدينة سيزيكوس في هذا الوقت المبكر وتحديداً في القرن السادس قبل الميلاد [٤].

---

(1) Fawcett , Peter , When ISqueeze You with Eisphorai , P 156.
(2) Fawcett , Peter . Athenian Taxation from the Pisistratids to Lycurgus . P192-6.
(3) Ibid , P. 192.
(4) Ibid , P 192.

أما فيما يخص الجوانب الأخرى فالمصادر لا تشير إلا إلى ما يشبه الهدايا والهبات ذات الطابع الديني والمقدمة إلى المعبد بشكل خاص ، أما في مدينة ميندي فقد أعتاد السكان على تحمل النفقات ذات الطابع الضريبي والإداري في الميناء بصورة أساسية ، لكنهم امتنعوا عن تحصيل الضرائب على الأرض وعلى المنازل ، ومع ذلك احتفظوا بسجل للمالكين (١).

وعندما كانت الدولة تحتاج إلى الأموال يقومون بتحصيل المتأخرات ، وفي الوقت نفسه كان للمالكين ميزة الإتجار بممتلكاتهم بالكامل دون التأثر بدفع أي نسب مئوية كضريبة ، كما عرفت بيوتيا أنواع متعددة من الضرائب كفرض ضريبة مباشرة على الأراضي وقيمة المحاصيل إلى جانب ضريبة الميناء وضرائب أخرى غير مباشرة ذات طابع ديني وعرقي (٢).

وبالرغم من الاعتقاد الشائع بأن إسبارطة لم تمتلك عملة خاصة بها ولا نظاماً اقتصادياً أو ضريبياً واضح المعالم ، يشير المؤرخ (زينفون- Zenfone)(٣) إلى أن الإسبارطيين قد فرضوا ضرائب على السوق ورسوم جمركية لكن بنسب ربما كانت منخفضة نسبياً مقارنة مع المدن الأخرى (٤).

فمن غير الممكن أن دولة قوية مثل إسبارطة كانت تمتلك جيشاً قوية وذات طبيعة عسكرية قوية لا تملك أنظمة تجارية منتظمة ونظم ضريبية تفرض على المواطنين ولو كان ذلك فعلاً لما تطرقت أغلب المصادر إلى الأغورا اليونانية والأسواق المتنوعة في أرجاء المدن والتباين في أنواع السلع والبضائع .

---

(1) Fawcett , Peter , When ISqueeze You with Eisphorai , P 156.

(2) Fawcett , Peter , Athenian Taxation from the Pisistratids to Lycurgus, P 192.

(٣) زينفون أو كسينوفون : هو فيلسوف يوناني قديم ومؤرخ وكان من طلاب سقراط وهو جندي ولد عام ٤٣٠ ق.م كان ذو ميول لأسبارطة وعاش فيها . للمزيد حوله ينظر . خليل سارة ، تاريخ الإغريق ، منشورات جامعة دمشق ، ٢٠١٦ ، ص ١٠٤.

(4) Fawcett , Peter , Athenian Taxation from the Pisistratids to Lycurgus, P 192.



الفصل الثاني

التجار

المبحث الاول: اصناف التجار

المبحث الثاني: العقود والتنظيمات التجارية

المبحث الأول

أصناف التجار

التجار هم طبقة أو فئة قاموا بتبادل ومقايضة السلع المتنوعة ، ومن ثم تطور عملهم ليكونوا أداة السوق اليونانية القديمة والعامل الأساسي لتحريك الاقتصاد التجاري، فضلاً عن ذلك التجار في بلاد اليونان القديمة كانوا ذو قيمة اجتماعية كبيرة حتى أنهم فيما بعد وتحديداً في القرن السادس قبل الميلاد قاموا بمحاولة فعالة للمشاركة بالحكم تأميناً لمصالحهم علماً أنها أصبحت طبقة لا تفتقر إلى الثروة ، وهكذا ظهرت حكومات مشتركة من تحالف الأرستقراطيين والتجار وهي الحكومات التي سميت باسم الحكومة أو الطبقة (الأوليجركية أو الأوليغاركية-ολιγαρχία) [١].

وقد كان هؤلاء من المتمتعين بالثروة الجديدة على اعتبار أن التجارة ظهرت كفرع أساسي للاقتصاد من بعد الزراعة ، حتى أنهم بدلو نظام الحكم عندما تسلموا مجال السياسة ، وقد كان المعنى لتسمية هذه الطبقة بالطغاة هو (الحاكم الأعلى) . [٢]

أما فيما يخص عنوان مبحثنا عن تجار الجملة فهم نوع التجار الذي ورد ذكرهم باسم (إمبوري) الذين كانوا يبيعون منتجاتهم التجارية في الأغورا ذ [٣].

وأن أحد الأسئلة الجوهرية والمثيرة للجدل والتي تحتاج إلى معالجة في أي تحليل مستدام للتبادل الأقاليمي اليوناني هو الذي شكل بالضبط ما يسمى بـ " الطبقة التجارية " التي أدارت عملية التبادل بين الأقاليم تغلغلت فكرة التجار اليونانيين بأنهم كانوا فئة اجتماعية متمايزة وواضحة ، ومتطورة عند المؤرخين القدماء، وكان (هاسبروك) أول من طرح هذا الاقتراح ، وقد أتبع المؤرخين اللاحقون خط

---

[١] ممدوح درويش ؛ ابراهيم السايح ، مقدمة في تاريخ الحضارة ، ص ٢٠ .

[٢] طه باقر ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، حضارة وادي النيل ، ج٢ ، دار الوراق للنشر ، ٢٠١١ ، ص٥٨٤ .

[3] Migeotte L The Economy of the creek Cities . P 49.

هاسبروك إذ ناقش أحدهم فكرة أن التجار اليونانيين كانوا مجموعة اجتماعية يمكن تحديد هويتها على أنها تشكل " طبقة وسطى تجارية " [١].

وقد عد أحد الباحثين أيضاً بأن التجار المغامرين يشكلون طبقة متمايزة خاصة بهم[٢]. بينما أفترض (ميشيل) أن الإغريق قسموا التجارة إلى ثلاث طبقات متمايزة من الأفراد امتازت كل واحدة منها على أساس الثروة [٣].

وبما أن التجُار شكلوا طبقة اجتماعية أو اقتصادية متمايزة لا تزال تلقى القبول والدراسة ، فيبرز استخدام الباحثين لمصطلحي (تجار) و(طبقة تجارية) ليجعل من الضرورة بمكان استخدام المصطلحين بحذر لأن كلاهما يفترض مسبقاً وجود درجة من الوعي الذاتي، إما كمجموعة أو كيان اجتماعي متمايز ، ويشير مصطلح "الطبقة التجارية " إلى المعاملة المتناسقة والاعتراف بالتجار كجماعة لها وجود قانوني واجتماعي واقتصادي وسياسي واحد ، وهو افتراض يحتاج إلى توضيح دقيق قبل قبوله . كما سيتم توضيحه ، فإن نيل تسمية "تاجر" منح لأفراد من مختلف الطبقات الاجتماعية والخلفيات العرقية، مما يجعل مصطلح " الطبقة " زائداً وغير مناسب . بدلاً من ذلك من الحكمة استخدام مصطلح المجتمع التجاري، وهو ما يخفف من القيود، والذي يمكن استخدامه ليشمل مجموعة متنوعة من الخلفيات الاجتماعية والعرقية والسياسية التي ينحدر منها التجار اليونانيين [٤].

(1) Amit , M. Athens and the Sea ; A Study in Athenian Sea Power , Imprimerie Univera , Wetteren , Belgium , 1965 : P 57.

(2) Calhoun , G.M. The Business Life of Ancient Athens, L' ERMA di Bretschneider , Rome . 1965 , P 54.

(3) Michell , H . The Economies of Ancient Greece , Heffer , Cambridge , 1963 : P230 – 4.

(4) Mark Woolmer , The Athenian Mercantile Community: a reappraisal of the social, political and legal status of inter regional merchants during the fourth century . Ph .D . Thesis Cardiff University . 2008 , P 1-2.

وللخوض في تفصيلات هذا الموضوع نبدأ بالأصناف المتفق عليها بين الباحثين للمجتمع التجاري والذي يجري تقسيمه ابتداءً إلى ثلاثة أصناف أو اصطلاحات هي:

أولاً : إمبوروي (تجار الجملة χονδρέμποροι): إذ ينظر لهم على أنهم فئة تجارية تتشارك عدداً من السمات الأساسية والثانوية السمة الأساسية الأولى هي أنهم قاموا بتبادل تجاري عبر الحدود، لذلك من الممكن دمج مفهوم المسافة في معنى مصطلح إمبروس نفسه، أما السمة الأساسية الثانية هي أنهم كانوا رجالاً سافروا مع السلع التي يرغبون في تداولها واستخدموا مجموعة متنوعة من وسائل النقل بما في ذلك السفن البحرية والقوافل البرية والقوارب النهرية، أما السمة الثانوية للأمبوروي فهي أنهم بشكل عام كانوا يعملون كوسطاء أو حلقة وصل تجارية بين المنتج والمستهلك، أي كان اتصالهم بالمستهلك النهائي يكاد يكون قليلاً أو معدوماً، وهناك سمة ثانوية أخرى هي: أن غالبية تجار الجملة إمبوروي كانوا يعتمدون على متعهدي النقل على الرغم من وجود استثناءات كافية لهذه القاعدة لا يمكن ذكرها على وجه اليقين ومن ثم يجب فحص كل حالة على حدة

.(١)

إن السمات التي يتشاركها تجار الأمبوروي تنقسم إلى قسمين أساسيين ، وهي التي يجب توافرها لدى جميع أفراد هذه الفئة وكذلك هناك سمات أو خصائص ثانوية وهي التي تتوافر في الغالب لدى تجار هذه الفئة ، وقد أزعم من قبل الباحثين هنا إن هؤلاء التجار يشتركون في خاصيتين أساسيتين ومع أستبعاد تجار الجيش وتجار العبيد فعندئذ وبدون استثناء أولئك الذين يطلق عليهم مصطلح أو تسمية أمبوروي كانوا قد تاجروا بين الولايات إذ أصر (هاسبروك) بشكل صحيح على أن هذه الميزة هي ما يتميز بها تجار الجملة الأمبوروي بشكل أساسي عن تجار التجزئة الكابيلوي ، ويدعي فينلي أيضاً استثناء واحد لهذه القاعدة مستنداً فيه إلى نص من (ثيوقيديدس- Θουκυδίδης) الذي يشير فيه

(1) Mark Woolmer , The Athenian Mercantile , P 37.

إلى حريق حدث في الأغورا طال سلعاً مملوكة لتجار الإمبوروي متجاوزاً فكرة أن يكون الحريق قد وصل إلى المنازل أو المخازن المحيطة بالأغورا ، والتي تعود بدورها إلى هؤلاء التجار، واستناداً لهذا النص فإن فينلي يعتقد إن الاستثناء الوحيد لهذه الحالة هو أمكانية أهل يكون للإمبوروي متاجر خاصة بهم في الأغورا لكنهُ استنتاجاً ضعيفاً [(١)].

وكذلك نرى أنه ربما كان هؤلاء التجار قد اعتمدوا في معظم معيشتهم على التجارة بين الولايات، إذ أن هذه الخاصية الأساسية التي لا نجد استثناءً مسجلاً لها ، وهي خاصية مهملة لكنها مهمة للغاية لأنها لا تعمل فقط على تمييز الإمبوروي عن جميع أنواع الأشخاص الآخرين المنخرطين في الإمبوريا (سوق الإمبوريا) بل أنها تشير أيضاً إلى المعنى الوحيد الذي يجعل تجار الجملة الإمبوروي لهم مهنة مستقلة ، وقد أجبرت ظروف الإبحار معظم تجار الإمبوروي على تقييد تجارتهم عن طريق البحر إلى نصف عام أو أقل ؛ نظراً لأن معظمهم لم يكونوا أثرياء ، وربما وجد معظمهم أنه من الضروري مواصلة العمل في غير موسم العمل أيضاً ، ولو تجاهلنا هذا النوع من العمل الذي قام به تجار الجملة خارج موسم الإبحار فلا يغير بأي حال من الأحوال النتيجة الساخرة فلمدة نصف عام أو أكثر ربما لم يكسب معظم الإمبوروي قوتهم عبر الأنشطة التي دفعتنا إلى تسميتهم إمبوروي، ومع ذلك فإن من الواضح أنهم حصلوا على جزء مهم جداً من معيشتهم من خلال التجارة البحرية وإلا لكانوا قد اختاروا خط عمل أقل خطورة منه وظلوا على الشاطئ طول العام [(٢)].

---

(1) Reeds C .M. Maritime Traders in The Ancient Greek World . Cambridge University Press .2003 , P 7.

(2) Ibid . P 7.

وفضـلاً عـن أنهـم كـانوا ينتقلـون عبـر البحـار فـي تجـارتهم إلا أن جغرافيـة العـالم اليونـاني ضمنت أن التجارة طويلة المدى تكون عن طريق البحر فـإن أدعـاء زينفون أن أثينا كانت تتلقى الكثير من البضائع عن طريـق البـر ، أي أنـه يستبعد التجـارة عن طريق البحر كخاصية أساسية لتجـار الأمبوروي ، علـى الـرغم من أن المـرء يضـع مدى أهمية التجارة البرية من وإلى أثينا في محل الاستفهام [١].

ومن الجدير بالذكر أن تجار الجملة (الأمبوروي) كانوا يسافرون في سفن ليست ملكهم ، وينطبق هذا فعلياً على جميع أولئك الذين يشتركون في السمة الثانوية للسفر عن طريق البحر، وهنا يكمن بالتأكيد أساس العبارة الموجودة في كل من الأدلة الأدبية والنقوش وهي : " مرحباً بالأمبوروي والناوكليروي " [٢].

أن مـن وجهـة النظـر لـدينا بـأن التجـارة البحريـة ليسـت هـي فقـط التـي كـان تجـار الجملـة الأمبـوروي يزاولوهـا ، فقـد كـان لزينفـون رأي يثيـر التسـاؤل فـي أذهاننـا حـول أن هـؤلاء الفئـة مـن التجـار كـانوا يزاولـون تجـارتهم عـن طريـق البـر أيضـاً ربمـا كـانوا ينقلـون بضـائعهم مـن وإلـى المـدن القريبـة مـن بعضـها أو داخـل الأغـورا نفسـها فـي حـال لـم يـتم شـرائها مـن مسـتهلك مـا ويشـتريها مسـتهلك آخـر .

[1] Reeds C . Maritime Traders in The Ancient Greek. P 8.

[٢] ناوكليروي ، هم تسمية أطلقت على فئة من التجار إذ أنها للتاجر المفرد (ناوكليروس) وتعني تجار السفن وهم مالكي السفن التي كانت تنقل البضائع لتجار الأمبوروي أو مشغلوها في حالات قليلة كانوا يستخدمون سفنهم لأغراض التجارة ، وللمزيد ينظر :

Mark Woolmer , The Athenian Mercantile Community , PP 1-2.

وإذا كان مالك السفينة ينخرط في التجارة في الأمبوريا إذاً فتجار الأمبوروي لم يكونوا يمتلكون سفنهم الخاصة بشحن البضائع بل ببساطة كانوا يعتمدون على نوع آخر مما يمكن تسميتهم بالتجار وهم مالكو السفن التي يستأجروها تجار الجملة الأمبوروي لنقل البضائع وتحميلها [1].

ومن السمات التي تميز بها تجار الجملة الأمبوروي هو أنهم كانوا يمتلكون البضائع التي يتاجرون فيها ،وكان لديهم وكلاء ،وهذا يدلل لنا عن مدى المستوى التنظيمي الذي كان يتخذه هؤلاء التجار في تنظيم أعمالهم في المرحلة الكلاسيكية ، وبالنظر لما مر بنا عن كل ما قيل في تجار الأمبوروي وتجارتهم بمختلف البضائع إلا أنه لا يعني أنهم كانوا ينتجون هذه السلع بأنفسهم ، فلا شك بأن المزارعين والحرفيين استمروا طوال مرحلة العصر الكلاسيكي لبلاد اليونان في أتباع نمط قديم من التجارة ، ولاشك في أن بعضاً قليلاً من هؤلاء كانوا ينتجون بالفعل ما يبيعوه ،لكن هذا الأمر جرى على نطاق ضيق جداً ، فمن وجهة نظر الباحثين أن التاجر من فئة تجار الجملة الأمبوروي كان يستمد معظم رزقه من التجارة في السلع التي لم ينتجها ، مثل الأخشاب أو الحبوب من شمال بحر إيجة أو مناطق البحر الأسود وقد أدعي أن هناك سمتين أضافيتين تميز تجار الأمبوروي إلا أنهما ليستا سمتان أساسيتان ولا ثانويتان ذلك بأنهم كان لهم استثناءات كثيرة ، ومن خلالهما فإن الأمبوروي ظلوا كتجار جملة طوال حياتهم إذ تشير هذه الأمثلة جنباً إلى جنب مع طبيعة عمل الإمبوروي إلى أن الكثيرين ربما ظلوا في هذه الفئة من التجار عاماً بعد عام وسيستغرق الأمر أكثر من موسم لتكوين سمعة تجارية كشخص يمكن أن يعتمد عليه مقرضوا رهن السفن وسوف يستغرق الأمر وقتاً لفهم خصوصيات وعموميات عقود رهن السفن نفسها ، وللتعرف على أي قبطان سفينة يمكن أن يعتمد علية الأمبوروي ويخاطر بحياته في البحر معاً [2].

---

[1] Reeds C . Maritime Traders in The Ancient Greek . P 9.
[2] Ibid . PP 10 – 11.

وكما يبدو أن تجار الجملة الأمبوروي كانوا يستغرقون الوقت الطويل في تجارتهم لبناء أساس قوي من الشهرة والسمعة لكي ينالوا الرقي في ممارسة المهنة، ومن الملفت إن هناك أمراً مهماً وهو الرهن الذي يتم أثناء السفر على متن هذه السفن فقد يبدوا أن تجار الأمبوروي كانوا يقترضون ربما من القائدين للسفن كونهم أيضاً بأنهم أصبحوا تجار فيما بعد والذين أطلق عليهم كفئة أساسية فئة الناوكليروي تجار السفن، وأن تجار الجملة أو تجار البحار الأمبوروي كانوا يبيعون سلعهم ليس للمستهلكين من المواطنين فقط ، وإنما كانوا يبيعوها إلى التجار الآخرين إذ أنهم باعوا الحبوب عادة لتجار التجزئة[١] وقد كان هذا في أثينا لكنهم استخدموا أرباح بيع الحبوب في أثينا لشراء سلع أخرى في أثينا نفسها ، وقاموا بحملها إلى منازلهم وبيعها مباشرة إلى المستهلكين في غير موسمها [٢].

وقد تبدو أوضاع العمل في الفترات القديمة أقل وضوحاً منها في الفترات اللاحقة ففي وصف أحد الشعراء اليونانيين عن التجارة البحرية أي الأمبوروي وذلك بأنه يمكن لمزارع صغير يرغب في الهرب من الديون والجوع أن يمارس هذا النوع من التجارة خلال الربيع والصيف ليكمل بذلك عمله المعتاد وقد جاء في أحد الأشعار الذي يبين العمل في التجارة البحرية :

" وعلق الدفة الملساء فوق الدخان وأنت نفسك انتظر إلى أن يحل موسم الإبحار وحينها اسحب مركبك الرشيق إلى البحر واشحنه بحمولة ملائمة ، بما يجعلك تؤوب إلى بيتك بالربح ذلك ما اعتاد أبونا أن يفعله يابيرسيس الغافل " [٣].

---

[١] تجار التجزئة أي التجار المحليين (كابيلوي) الذين أنحصر نشاطهم داخل مدنهم أي رجال الأعمال المحليين الذين يعملون في منطقة جغرافية محدودة وهي منطقة تركز عادة على الأغورا المحلية ، وللمزيد : ينظر

Mark Woolmer , The Athenian Mercantile , P 37.

[2] Reeds C . Maritime Traders in The Ancient Greek . P 12.

[٣] هزيود ، الأعمال والأيام ، شعر (٦٩٥) شغل البحر ، ترجمة : جورج ميخائيل ديب ، ورد للطباعة والنشر والتوزيع ، ط١ ، ٢٠٠٨ ، ص ٦٩.

وفي المدة اللاحقة إذ يمكننا التعرف على الأرستقراطيين الإثرياء الذين شاركوا في التجارة ذات المسافات البعيدة وكان أحدهم صولون الأثيني الذي أنخرط في تجارة الأمبوريا في نهاية القرن السابع قبل الميلاد وكذلك كان هناك شخصيات يونانية أخرى ، ولاشك أن هؤلاء الرجال كانوا يبيعون فائض المنتجات من أراضيهم ويشترون مجموعة متنوعة من السلع مثل المعادن والأشياء الفاخرة [1].

يبدوا أن تجار الأمبوروي كان يعمل على التنويع في السلع بين المدن اليونانية أي أنه في بعض الأحيان ينقل سلعة على سبيل المثال سلعة زراعية حبوب قمح أو خضرة أو فواكه . لكي يبيعها لمستهلكين في مدينة ما لم تكن هذه السلعة متوفرة للموسم الحالي ، وهذا ما يدلل لنا حجم المهنية التي يتبعها تاجر الأمبوروي من خلال ما توضح أعلاه كذلك والأهم أن تاجر الأمبوروي كان عندما يبيع سلعه لتجار الكابيلوي تجار التجزئة وبنفس الوقت ربما كان تنوع السلع في أثينا هو السبب ، ومن الممكن تصوره حول ما جاء به النص بأن مهنة التجارة كانت ليست مقتصرة على التجار فقط وأنما كان بأمكان الأشخاص العاديين بأن يركبوا السفن لكي ينالو رزقهم ولو كان بشكل ينحصر وفق تدبير القوت البيتي .

[1] Johannes Hasebrok, Trade and Politics in Ancient Creece, Translated By L.M.Fraser and D.C.Macgregor,Ares Publishers INC,Chicago .1978 , P 137.

ولا يفترض التفسير الحالي للتاريخ الاقتصادي لدى اليونان القديمة بأنه لا يوجد شركات شحن كبيرة وبيوتات تجارية وحسب بل أيضاً كان هناك أرستقراطيات تجارية ، وهذا أمر مهم بشكل خاص في مرويات الفترة المبكرة بعد سقوط الملكية مباشرة ، وكتب المؤرخون كما لو إنه خلال القرنين الثامن والسابع قبل الميلاد قام الأريغاركيون اليونانيين بدور مكثف ومباشر في الأنشطة التجارية والبحرية من جميع الأنواع كما لو كانوا هم أنفسهم بمثابة تجار تصدير واستيراد ، وهم أنفسهم يسافرون مع بضاعتهم أي ربما يصح القول بأنهم كانوا قد اتخذوا من أنفسهم أمبوروي تجار بحار ومسافات بعيدة فضلاً عن ذلك يذكر أحد المؤرخين أن النبلاء كانوا في طليعة التنمية التجارية ، فيما يصف آخرون الاولغاركية اليونانية بأنهم حولوا اهتمامهم في المدن الكبرى إلى التجارة البحرية ، كذلك فيما يخص التطور لحكم الأقلية والملاك والفرسان الأوليغاركية من أصحاب السفن والتجار، وفي الواقع ينظر إلى القوة السياسية الكاملة للنبلاء على أنها ا ستندت إلى موقعهم التجاري خاصة في ولايات مثل: ميليتس وآجينيا وميغارا أو ماسيليا التي كانت مواقعها الجغرافية مناسبة بشكل خاص للتجارة البحرية (١).

ويمكننا أن نلاحظ بدأ الأعمال الكبيرة في أثينا في الفترة الكلاسيكية بالطبع ، الرغبة في أن تصبح ثرياً وتجني الأرباح هي أمراً قديماً قدم العالم نفسه . لكن وجود المدينة النشطة تجاريا ومزدهرة اقتصاديا سمح بمزيد من الحرية للتطور والانتشار ، ومن هنا اعتبرت التجارة والزراعة والاستثمار فيهما أمراً مهمة للطبقة الغنية الأروستقراطية في أثينا ، وهو ما أسهم في تطور هذه المهنة إذ لم يقتصر الأمر على وضع الأموال فيها على شكل ما يعرف بالقروض البحرية ،بل تعداه بوجود أشخاص يمتلكون سفناً بحرية وحتى موانئ خاصة (٢).

---

(1) Johannes Hasebrok, Trade and Politics in Ancient Creece , P15.
(2) Ibid , P 138.

وقد تطلب تجهيز السفينة وشراء البضائع إلى استثمارات ضخمة من رأس المال ، كما تنطوي الرحلات البحرية والنقل البحري الخارجي على العديد من المخاطر ومن هان جاء تقديم القروض البحرية التي يمكننا القول بأنه قد تم توثيقها بصورة جيدة نسبياً وذلك بفضل خطب الخطباء الأثينيين في القرن الرابع قبل الميلاد مع وجود احتمالية بأن هذا النوع من القروض نشأ في القرن الخامس قبل الميلاد ولبيان آلية هذه القروض يمكننا القول ببساطة أن القروض كانت تقدم إلى الأمبوريون تجار البحار أو الناوكليروس تجار السفن وهذا الأخير يتم أعطائه القرض بضمان سفينته أو حمولته أو كليهما ، ويغطي العقد جميع الاحتمالات والتفاصيل [١].

وقد تكون ضمن هذه التفاصيل محتويات الشحنة ووجهة السفينة والتوقفات في الرحلة أما في أتجاه واحد لهذه الرحلة أو ذهاباً وأياباً ، إلى جانب أسعار الفائدة وسندات القروض ووسائل استرداد الأموال وما إلى ذلك ، ويخاطر الدائن بخسارة كاملة في حال غرق السفينة أو هجوم القراصنة عليها أو حصول أي حوادث أخرى . لكن في حال انتهاء الرحلة بنجاح فقد يصل ربح التاجر إلى ٢٠% أو ٣٠% [٢].

يبدو لنا أن التجار من نوع الأمبورووي كانوا يمارسون عمليات اقتراض الأموال في حال أن أموالهم لم تكفي لشراء سلعة ما عند الإبحار إلى الأماكن التي يجلبون بضائعهم المتنوعة منها في مختلف بلدان العالم القديم ففي بعض الأحيان يكون الدائن من الناوكليروس أصحاب السفن أنفسهم وفي أحيان أخرى يكون شخص يحمل الأموال لهذا الغرض مع الاستفادة من القروض بجعل فوائد مالية على التاجر يسددها له وفق عقود

---

(1) Austin ,M . M. and P. Vidal – Naquet. Part 1 in Economic and Social History of Ancient Creece :An Introduction . Translated from the French by M . M . Austin . London , 1977 , P 121.

(2) Johannes Hasebrok, Trade and Politics in Ancient Creece , PP138-139.

تبـرم وشـروط يتحمـل مخاطرهـا وعواقبهـا فـي حـال تعرضـت العمليـة برمتهـا للخطر .

وكمـا لعبـت العلاقـات الشخصـية دوراً رئيسـاً فـي الصـفقات التجاريـة مـن هـذا النـوع ، إذ اعتمـد مـنح القـروض الضـخمة علـى الثقـة المتبادلـة . فقـد عـرف الأشـخاص المشـتركون فـي هـذه العمليـة بعضـهم الـبعض جيـداً وعملـوا معـا لتقاسـم التكـاليف والمخـاطر . كمـا اعتمـدوا علـى مثـل هـذه العلاقـات عنـدما يتعلـق الأمـر بعمليـات ماليـة أخـرى ، مـثلاً كـانوا يقرضـون المـال لبعضـهم الـبعض بـدلاً مـن اللجـوء إلـى أحـد البنـوك ، وقـد قامـت المـدن أيضـاً بـاللجوء إلـى هؤلاء الأشخاص عندما تكون بحاجة إلى قروض مالية [١].

وكـان عـدد مـن رجـال الأعمـال هـؤلاء مـن الأثريـاء أو الأجانـب الـذين اكتسـبوا ثـرواتهم مـن عائـدات الصـناعات الحرفيـة والتجـارة ففـي الواقـع كـان بعضـهم أنفسـهم أمبـوروي ، لكـن بسـبب افتقـارهم إلـى العقـارات تحولـوا بطبيعـة الأعمـال إلـى الأعمـال الكبيـرة لكـن بعضـهم مـواطنين مـن المجتمـع الرفيـع إذ كـانوا يشـاركون بالمثـل فـي الأعمـال التجاريـة واسـتثمروا ثـرواتهم دون أن يتصـرفوا بالضـرورة كمـدراء أداريـين لتلـك الأعمـال ، وأحيانـاً كـانوا يستخدمون الوسطاء لتجنب جذب الانتباه غير المرغوب فيه لأنفسهم [٢].

---

(1) Leopold Migeotte , The Economy of the creek Cities : From the Archaic Period tothe , PP 49 – 54.

(2) Johannes Hasebrok, Trade and Politics in Ancient Creece , 140.

ثانياً : تجارالسفن (الناوكليروي Αντιπρόσωποι -)[١]

إن التعريف الذي يتم تقديمه لهذه الفئة من التجار قد تكون غير دقيقة بالضرورة . ومع ذلك بعد فحص تفصيلي لمصدر المواد فأن اتباع نهج مرن لهذا المصطلح له ما يبرره تماما ، لذلك أقترح الباحثين أن السمة الأساسية لناوكليروي هي دورهم بصفتهم ملاك السفن التي كان يستخدمها تجار الجملة في نقل بضائعهم أي أنهم كانوا افراداً اشرفوا على نقل البضائع من سوق إلى آخر، ومع ذلك عند استخدام مصطلح مالك السفينة يجب أن يفهم على أنه شخص يهتم أكثر بلوجستيات النقل منه بمسائل الإبحار، لذلك لم يكن متعهدوا النقل أو ربابنة السفن هم البحارة الأكثر خبرة إذ تم شغل هذا المنصب بواسطة أفراد آخرين وعلاوة على ذلك لا يشير مصطلح ناوكليروس إلى الأفراد الذين يقومون بمشاريع تجارية لأنفسهم، بدلاً من ذلك إذ كانت المصادر تشير إلى وجود تجار ناوكليروس يقوم بأي شكل من أشكال التجارة أو التبادل التجاري، ففي هذه الحالات يتصرف كنوع من الوكيل التجاري نيابة عن سيد أو شريك أو مالك (أذا كان عبداً) وبذلك لا ينبغي اعتبار ملكية السفن سمة أساسية للناوكليروي، إذ أن حالات مثل تلك نادرة،ومع ذلك لم يكن دور الناقل والمالك منفصلين، ومن ثم يمكن الجمع بين الأثنين [٢].

ولوظيفة الناوكليروي خاصية أساسية واحدة لم توجد استثناء لها : فهي تشير إلى الشخص الذي كان مالكاً للسفينة التجارية البحرية [٣].

وقد كان تجار الناوكليروي يمتلكون السفن لكن ليس على المدى الطويل إذ أن ذلك لربما يكون خاصية ثانوية بالنسبة لهم غير ذلك أن الأدلة القليلة المتوفرة تبين أن عشر تجار ناوكليروي فقط يتواجدون في الكاتلوج يشاركون في التجارة ، وحتى أقل من خمسة يقترضون من المقترضين ؛ لكن كثيرين منهم قد يكونوا قد فعلوا كلا

---

[١] الناوكليروي، مفردة تعني التجار كمجموعة، بينما يكون مصطلح الناوكليروس للتاجر المفرد.

[2] Mark Woolmer , The Athenian Mercantile Community , P 37.
[3] Finley , M.I. The Ancint Economy. P 535.

الأمــرين أي أنهــم يقرضــون وينقلــون البضــائع ، ولــيس هنــاك فــي الكتــالوج أي ناوكليروي يمكننا أن نقول على وجه اليقين أنه لم يتاجر ، فالكل في هذا المجال كانوا تجاراً وناقلين في ذات الوقت [١].

إن المعايير الصارمة للخصائص الأولية تؤدي إلى استبعاد العمل في الأمبوريا كخاصية أساسية لتجار الناوكليروي بدلاً من النقاش حول ما إذا كانت تشكل حتى خاصية ثانوية ، يجب علينا بدلاً من ذلك الانتباه إلى نقطة الحيوية التي تشير إلى أنه في المرحلة الكلاسيكية من تاريخ بلاد اليونان القديمة كان الناوكليروي يمارسون التجارة بشكل منتظم أكثر من أي شيء آخر، بل إن الحقيقة الصادمة التي نستطيع افتراضها الآن هي أن الناوكليروي تجار من مرتبة أعلى من تجار الأمبوروي تجار الجملة أو تجار المسافات البعيدة [٢].

أذاً فالنظرة التقليدية لهم بأنهم ناقلين على سبيل الحصر تصطدم بحقيقة أنهم تجار أيضاً ، وبما أنهم تجار ومالكي سفن بعكس الأمبوروي الذين لا يملكون سفنهم الخاصة ، أذاً فمن البديهي أن نفترض أنهم تجار أثرياء أثرى من تجار الجملة الأمبوروي، ولكن تبقى حقيقة إن هذا الأمر متباين من تاجر ناوكليروس إلى آخر أمراً جدلياً لا مفر منه [٣].

---

(1) Reeds C . Maritime Traders in The Ancient Greek . P 13.
(2) Ibid . P 13.
(3) Finley , M.I. The Ancint Economy. P 535.

ثالثاً : (تجار التجزئة-Λιανοπωλητές) [١]

أن هذه الفئة من التجار المحليون ظهرت على شكل طائفة سموا بهذا الاسم لأنهم كانوا تجار تجزئة داخليين يبيعون بضائعهم في السوق المخصص لهم أو في الاحتفالات العامة أو في مؤخرة الجيش ، وقد تنوعت موادهم التجارية التي كانوا يقومون ببيعها داخل البلاد ما بين الأغذية من قمح وخبز ورقيق ومشغولات معدنية وحتى الكتب [٢].

كان تجار التجزئة ينفردون في المدن اليونانية القديمة أذ كان تعاملهم مختلف قائم على التعامل الدائم بالنقود ولذلك كانوا هؤلاء معرضين من جهه خاصة الى الميول إلى قياس حالة الثراء أو السعادة ، وكانت هذه وسيلة خداعة ، فقد كانوا يقضون معظم أيامهم في مشاحنات مستمرة في طرق التعامل من اجل أقل المكاسب ، وقد كانوا يعتقدون أن بإمكانهم شراء كل ما في الحياة ، وما من هناك شيء كبير يصعب التعبير عنه بالنقود [٣] .

كان تجار التجزئة من الفئة التي تتواجد في نقاط معينة في السوق اليونانية ، وكانوا يشترون من تجار الجملة منتجات متنوعة ومن ثم بيعها ، وقد أطلق عليهم تسمية (كابيلوي) [٤].

ويمكن فهم مصطلح كابيلوي من منظور رجل الأعمال المحلي الذي عمل في منطقة جغرافية محدودة ، وهي منطقة تركز على الأغورا المحلية ، وعلى الرغم من أنهم كانوا رجال أعمال محليين إلا أن المؤسسة الدقيقة التي يديرونها يمكن أن تختلف اختلافا كبيرا ، ومن ثم يتواجدون هؤلاء لأعمال ربما يكونوا فيها سقاة ، وأصحاب متاجر ، وتجار تجزئة أو تجار في منتجات معينة ، وعادة ما ينقل مصطلح كابيلوس

---

[١] كابيلوس، مفردة تعني التاجر المفرد وكابيلوي للتجاركجماعة.

[٢] حسين الشيخ، دراسات في تاريخ الحضارات، ص ٢٢.

[٣] الفرد زيمرن ،الحياة العامة اليونانية (السياسة والاقتصاد) في أثينا في القرن الخامس ق. م ،ترجمة عبد المحسن الخشاب ،مراجعة أمين مرسي قنديل ،تقديم احمد عثمان ،لجنة البيان العربي للطبع والنشر ، ط٥ ،القاهرة ،١٩٥٨ ،ص ٦٠.

[4] Migeotte L . The Economy of the creek Cities . P 49.

أيضاً مفهوم الشخص الذي أشترى المنتجات التي تم بيعها مرة واحدة من قبل أو تم شراؤها مباشرة من منتج صغير الحجم علاوة على ذلك ، يشير المصطلح إلى نوع من العاملين التجاريين الذين كان لديهم اتصال مباشر مع المستهلك النهائي في كثير من الأحيان [١].

هذا وعلينا أن ندرك أولاً أن تجار الكابيلوس اليوناني ليس تاجراً صغيراً كما أن مصطلح أو تسميتهم بتجار التجزئة لا تعني تاجر ضعيف ، وإنما الكلمة الصحيحة التي نتحدث عنها في ذلك الوقت تشير إلى الرجل الذي يبيع بضاعته بمبالغ ضئيلة وبما يمكن أن نسميه (مثُاجر أو رجل تبادل على مستوى بسيط) . وهذا لا يعني أن الكابيلوس الذي كان في الواقع الحال تاجر صغير أو حتى بائع متجول لم يجلس أبداً في السوق يعرض بضاعته للبيع في كثير من الحالات ، وربما في معظمها ، كان جلوسه في السوق لطلب الرزق هو ما فعله بالضبط ، وفي الواقع يأتي معنى كابيلوس أحياناً ليشير ببساطة إلى " الشخص الذي يبيع البضائع "[٢] .

ولكن في معناه الأساسي تُطلق الكلمة على التاجر المحلي بالمقارنة مع التاجر الأجنبي ، ليس على بائع التجزئة بالمقارنة على بائع الجملة من فئة الأمبوروس أو الأمبوروي ، وقد يضطر التاجر المحلي أحياناً إلى التعامل بالجملة ، لأن زبائنه قد لا يكونون مستهلكين مباشرين بل تجاراً ومشترين أجانب هدفهم إعادة البيع ، وقد يعمل الكابيلوس كوسيط محلي بين المصدر ، والمنتج ، أو وسيطاً بين المصدر وتاجر كابيلوس آخر، ومن المتصور على الأقل أن الكابيلوس تاجر التجزئة موضوع بحثنا كان يتخلص من بضاعته من خلال بيعها في منطقته الخاصة متعاملاً بذلك فقط مع صغار التجار ، ومن ثم لا يدخل في علاقة تبادلية أو تجارية مباشرة مع المستهلك على الإطلاق [٣].

---

(1) Mark Woolmar . The Athenian Mercantile Community . P 37.
(2) Johannes Hasebroek , Trade and Politics in Ancient Greece , P2.
(3) Ibid, P2.

ونظراً لحقيقة أن المدن اليونانية القديمة ، على عكس مدن العصور الوسطى لم تضع أي قيود على أي شكل أو فئة من أنشطة البيع بالتجزئة للتجار القادمين من مناطق أخرى، فقد نفترض أن هؤلاء التجار سيكونون مستعدين في المقابل لعرض بضاعتهم للبيع مباشرة للمستهلكين في حالات معينة ، ولا شك على متن السفينة نفسها ، ومن المحتمل أن العديد من التجار ومالكي السفن التجارية كانوا إلى حد ما أكثر من مجرد باعة متجولين إذ أبحروا من ميناء إلى ميناء دون أي وجهه ثابتة ، وباعوا بضائعهم متى ما وحيثما أتيحت لهم فرصة جيدة (١).

وكما في فصل الشتاء أيضاً عندما تترك السفن جانباً، كان التاجر اليوناني الأجنبي يثبت نفسه كتاجر صغير في بلدته ويبيع بضاعته المستوردة في السوق المحلية . ومع ذلك فإن هذا لا يعني أن التجارة الخارجية كانت مجرد تابعة للتجارة الداخلية ، أو أن التاجر الأجنبي كان مجرد تاجر تجزئة محلي ويسافر إلى الخارج لمجرد جلب البضائع وبيعها محلياً (٢).

إذن فالسمة الخاصة للتاجر الكابيلوس هي : أنه يضل في منطقته ويقتصر على التجارة المحلية، وفي القرن الرابع قبل الميلاد كان لا يمكن أن يكون هناك شك في وجود طبقة من الأشخاص المتخصصين في التجارة الخارجية والذين كانت الأعمال المحلية بالنسبة لهم ذات أهمية ثانوية فقط (٣).

من الممكن لنا أن نفترض بأن التجار من فئة الكابيلوي تجار التجزئة كانت تجارتهم في بعض الأحيان تتعدى الأماكن المقتصرة محلياً في بلاد اليونان وخاصة التجار الأجانب ، وقد اتخذت منحى آخر تعدى إلى تجارة خارجية إذ كانوا يذهبون عن طريق البحر لجلب بضائع معينة تتم التجارة فيها داخل المدن اليونانية بحسب ما يتم فرضه في السوق من خلال عملية العرض والطلب على البضائع إضافة إلى ذلك كان التجار يجلبون البضائع التي يتم سحبها بشكل كبير من المستهلك .

---

(1) Johannes Hasebroek , Trade and Politics in Ancient Greece, P3.
(2) Finley , M.I. The Ancint Economy. P 535.
(3) Johannes Hasebroek , Trade and Politics , P4.

وبالنظر لأنواع التجار الأساسيين في بلاد اليونان القديمة فقد كان هناك تجار آخرون وهم خمس فئات شاركوا في الأمبوريا وهم :

١- الذين يستوردون البضائع لاستخدامهم المحلي أو الشخصي :

وهم المستوردون الذين اشتروا السلع والبضائع كالحبوب والمواشي والأسماك والمعادن وغيرها لاستخدامهم الشخصي أو المحلي أو لعوائلهم الكبيرة أو حتى فلاحيهم وعمالهم كما أنهم قد يكونوا اشتروها ليعطوها كهدايا .

٢- الذين يمولون رحلتهم الخارجية بأخذ حمولة سفينة أو أكثر من البضائع معهم وهؤلاء لم يدخلوا في العملية التجارية بصورة مباشرة ، أي أنهم لم يشتروا البضائع أو يستوردوها لغرض التجارة بمعناها الحقيقي ، إذ إنهم اتبعوا هذه الطريقة كوسيلة لتمويل سفرهم بعيداً عن الديار لأغراض مختلفة .

٣- الجنود الذين ينخرطون في الأمبوريا أثناء الحملات العسكرية .

إذ يذكر أحد المؤرخين أن الجنود والتجار أخذوا البضائع للمقايضة والبيع في حملة صقلية العسكرية .

٤- القراصنة الذين ينخرطون في تجارة الأمبوريا عن طريق نقل وبيع البضائع أو الأشخاص الذين تم أسرهم .

٥- المزارعون أو الحرفيون الذين يسافرون لبيع البضائع التي زرعوها أو صنعوها في مكان آخر [1].

---

[1] Johannes Hasebroek , Trade and Politics in Ancient Greece, P6.

المبحث الثاني

العقود والتنظيمات التجارية

إن التنظيم التجاري اليوناني القديم كان في غاية الدقة ،إذ كان يتم وفق معايير خاصة وموثقة من قبل كل الأطراف المشاركة في العمل التجاري لاسيما تجارة بيع السلع وشرائها، وكان في بلاد اليونان القديمة تعاملات تجارية كثيرة تخص عقود البيع والشراء، ولابد أن تكون لهذه العقود قوانين ثابتة تقوم على أساسها، لذا سنعتمد بيان نوعيتها والأمور التي تعقد على أساسها فمنها:

أ-التعاملات والعقود التجارية الخاصة بالأراضي والعقارات.

بما أن الأرض هي الأصل في معرفة الإنسان لكيفية ممارسة حياته الاقتصادية فقد كتب الباحث الاقتصادي (البيروفيهيرناندو دي سوتو- Ο Περουβιανός Ερνάντο ντε Σότο) بصورة بليغة عن أهمية توفير الحماية القانونية لحقوق الملكية كعامل رئيس في التنمية الاقتصادية إذا لم يتمكن غالبية الناس من حماية أصولهم من خلال النظام القانوني ، فلن يتمكنوا من المشاركة في الترتيبات القانونية التي من شأنها أن تسمح لهم باستخدام أصولهم للاستفادة من إمكانياتهم الاقتصادية الكاملة، ومن أهم أشكال الحماية التي يمكن أن يوفرها النظام القانوني هو التوثيق الذي يمكن المالكين من إثبات وتعزيز حقوقهم في الملكية، ولاسيما سجلات الملكية ويسمح للمالكين بتحويل ممتلكاتهم إلى رأس مال والمشاركة في السوق [١] .

---

[1] Edward M .and David M . Lewis , The ancient Creek economy .markets , P116.

وكان من الصعب تحريك أي أصل لم يتم أصلاح جوانبه الاقتصادية والاجتماعية في نظام ملكية رسمي في السوق فكيف يمكن السيطرة على الكميات الضخمة من الأصول المتداولة في اقتصاد السوق [١].

وقد كانت هناك أساليب تتخذها دويلات المدن اليونانية بخصوص العقود والتعاملات التجارية الخاصة بالأراضي والممتلكات، لكن قبل أن ندرسها من الضروري مناقشة مفهوم الملكية في دول المدن اليونانية بإيجاز، فقد أدعى بعض المؤرخين أن اليونانيين كان لديهم مفهوم أكثر مرونة للملكية من الرومان [٢]. وأورد مؤرخون آخرون أن اليونان كان لديهم مفهوم (الملكية النسبية) والذي يختلف عن المفهوم الروماني للملكية المطلقة [٣].

ولا يزال باحثون آخرون يدعون أن أثينا والمدن اليونانية الأخرى لم تكن الممتلكات مملوكة للأفراد بل كانت مملوكة للأسر،وأن رب الأسرة لم يمارس حقوق الملكية، ولكنه احتفظ بممتلكات الأسرة كأمانة للأجيال القادمة [٤].

ومن المؤكد في بلاد اليونان القديمة أنه كان للمالكين التمتع بكل الحقوق على الأشياء أو الممتلكات التي تخصهم، إذ مارسوا السيطرة المادية الحصرية عليها، ومن أشكال تلك الممارسات هو بقائها تحت سيطرتهم (حق الحيازة)، ففي القانون الأثيني كانت هناك

---

(1) Edward M .and David M . Lewis , The ancient Creek economy .markets , P116.

(2) Thur, G.Ownership and Security in Macedonian Sale Documents. In Harris and Thur2008 : P 173-87.

(3) Todd, S.C.The Shape of Athenian Law.Oxford : P240.

(4) Foxhall, L .Household, Gender, and Property in Classical Athens. The Classical Quarterly, Cambridge University Press, Vol. 39, No. 1989, P 28-31

(دعوى الطرد)، والتي يمكن للمالك استخدامها ضد أولئك الذين يحتلون ممتلكاته بشكل غير قانوني[١] .

كما منح القانون الأثيني المالكين الحق في القبض على اللصوص الذين يضبطونهُم وبحوزتهم سلع مسروقة ، وكان ذنبهم واضحاً (بالجرم المشهود) ، وكذلك من حق المالكين سواء كانوا في أثينا أو المدن اليونانية الأخرى بأن يديروا ما يعود لهم من أملاك لاسيما أذا كانت قطعة أرض زراعية أو غير ذلك ، فيمكن لمالكيها أن يعيشوا عليها ويزرعون المحاصيل فيها ، أو يمكنهم تأجيرها لأي شخص يختارونه ، وعندما يختار صاحب الأرض تأجيرها يمكنه أن يفرض على المستأجر شروطاً حول كيفية استخدامه[٢] .

وكان للمالك في بلاد اليونان الحق في الحصاد واستهلاك أو بيع أي شيء يزرعه على أرضه ، وإذا قام بتأجير أرضه لأي شخص فيحق له تحصيل مدفوعات الإيجار (الحق في الدخل)،وفي حالة العبيد يحق للسادة اليونانيين الحصول على أي شيء ينتجه هؤلاء العبيد (بما في ذلك أطفال النساء العبيد) ، ويضاف لذلك الأشخاص الذين يمتلكون عقارات في اليونان لديهم الحق في بيعها والاحتفاظ بجميع عائدات البيع (الحق في رأس المال) ، ويعتقد أرسطو أن الحق في نقل الملكية عن طريق الهدية أو البيع كان السمة المميزة للملكية ، وأعطت حكومات دويلات المدن اليونانية لأصحابها حق الأمان ،أي الحصانة من المصادرة ، ففي جزيرة كريت أقسم المواطنون اليمين على عدم تنفيذ إعادة

---

[1] Todd, S.C.The Shape of Athenian .P243.
[2] Edward .and David , The ancient Creek economy .markets. P119.

توزيع الأراضي أو إلغاء الديون ، وفي أثينا وعد (الأركون- αργόν)[١] الجديد بأمن الحيازة لجميع من يملكون الأرض [٢].

وفيما يتعلق بمجلس كورنثوس كان هناك وعد بعدم مصادرة الممتلكات أو إلغاء الديون أو تحرير العبيد لغرض التمرد وعندما اقترح السياسي (هايبيرايدس- Υπερίδες) تحرير عبيد أتيكا ، تم تقديمه للمحاكمة لاقتراحه مرسوما غير قانوني ، والذي كان من شأنه ينتهك حقوق المالكين [٣].

وكان المالكون في المجتمعات اليونانية قادرون على ممارسة حقوقهم على ما يمتلكون طالما أنهم لم يتنازلوا عن ملكيتها لحين وفاتهم، وكانوا قادرين على توريثها لمن يريدون (قابلية الانتقال وغياب الأجل)، واعترف قانون أثينا بالمبدأ القائل بأن الرجل يمكن أن يترك ممتلكاته لأي شخص يشاء، وكانت هناك بالطبع قيود على هذا الحق في القانون الأثيني ،وكان للأبناء الشرعيين الحق في وراثة الممتلكات ما لم يتم حرمانهم من الميراث ، ويمكن للأثينيين وغيرهم من اليونانيين أيضاً أن يحرموا أبنائهم من الميراث أو أن يورثوا ممتلكاتهم لمن يرغبون ، وأخيراً إذا لم يدفع مواطن من المجتمع اليوناني ديناً سواء كان مديون به لفرد معين أو للدولة فيمكن مصادرة ممتلكاته مقابل هذا الالتزام (المسؤولية عن التنفيذ) أي أن الدولة كانت تحاسب البائع والمشتري من الأفراد الذين لم يلتزموا بتسديد دينهم لأشخاص آخرين ومن حقها مصادرة كل أموالهم بخلاف ذلك [٤].

---

[١] الأركون ، تسمية أطلقت على أعضاء المجلس التشريعي الذي كونه (صولون المشرع) في أثينا ، وللمزيد: ينظر، عادل نجم عبود ؛ عبد المنعم رشاد ، اليونان والرومان ، دراسة في التاريخ والحضارة ، الموصل : جامعة الموصل ، ١٩٩٣ ، ص ٥٥ .

[2] Edward .and David , The ancient Creek economy .markets . P119.

[3] Ibid,P119.

[4] Ibid,P119.

وعلى الرغم من أن الحقوق الأساسية للمالكين لا تتغير من مجتمع إلى آخر، إلا أن القواعد الخاصة بالملكية يمكن أن تختلف من مجتمع إلى آخر فيما يتعلق بثلاث قضايا وهي :

١- من يحق له التملك ؟

٢- ما الذي يمكن امتلاكه ؟

٣- ما هي القيود المفروضة على حقوق المالكين ؟

ففي أثينا وكذلك في المجتمعات اليونانية القديمة الأخرى ، على سبيل المثال ، لا يمكن للأجانب امتلاك الأرض ما لم يتم منحهم هذا الامتياز ، وفي أثينا أيضاً لم يسمح للنساء والأطفال بإجراء معاملات تجارية نزيد قيمتها عن (ميديمنوس- Μεσέγγος)[١] .
وكذلك في أثينا كان ممنوع امتلاك مناجم الفضة ، والتي كان لابد من تأجيرها من الدولة[٢] .

ولحماية حقوق الملكية أدرك اليونان أن من المهم الاحتفاظ بالسجلات العامة إذ يقترح أفلاطون في قوانينه المشهورة أن الموظفون يقومون بتسجيل اعتمادات الأراضي على (ألواح من خشب الصنوبر) ومن ثم وضعها في المزارات لتكوين سجلات مكتوبة تمثل مرجعية هذه الأراضي في المستقبل، وكان من المفترض أن تكون هذه الإعتمادات دائمة ولا يمكن استخدامها كضمان في عقود القروض، لكن أفلاطون يقترح أيضاً أن أي ممتلكات تم الحصول عليها بعد الاعتماد الأصلي، والتي يمكن نقل ملكيتها يجب تسجيلها أيضاً "كل الممتلكات لجميع الناس يجب أن تكون اعتماداتهم مكتوبة وعلنية وتكون في

---

(١) ميديمنوس ، وهي أكبر وحدة قياس يونانية قديمة تستخدم لقياس الحبوب الجافة وكانت متباينة بين دول المدن اليونانية القديمة ، وللمزيد : ينظر
Lang , M, and M. Crosby. The Athenian Agora . Vol. X,P1.
(2) Edward M .and David M , The ancient Creek economy .markets, P119.

حفظ القضاة المعينين بموجب القانون ،بحيث يكون من السهل اتخاذ قرار بشأن الدعاوى القضائية المتعلقة بالمال "[١] .

وما يثير الاهتمام هنا هو الغرض من هذه السجلات حيث لا يتم الاحتفاظ بها لأغراض ضريبية ولكن للمساعدة في الفصل في الدعاوى القضائية وحماية حقوق المالكين ، وهذا ما يشكل بوادر التسجيل العقاري الذي نعرفه بالشكل الحالي في الوقت الراهن وفي كتاب السياسة لأرسطو يحاول وصف السمات القياسية لدويلات المدن اليونانية في أيامه ، إذ يقول إن واحدا من المكاتب الاعتيادية الموجودة في المجتمع اليوناني هو المكتب المسؤول عن السجلات المتعلقة بالممتلكات " هناك قاضٍ آخر وثيق الصلة بهذا المكتب يشرف على الممتلكات العامة والخاصة في المدينة لضمان النظام والحفاظ على الممتلكات وتصليح المباني والطرق المتهالكة والفصل في خلافات الأشخاص حول الممتلكات بحيث لا تنشأ خلافات حولها ، وجميع واجبات الإشراف الأخرى المماثلة لها مرة أخرى، ولا يتمثل الغرض من هذه السجلات في مساعدة الدولة على تحصيل الضرائب، بل تسهيل حل النزاعات بين الأفراد، وبعبارة أخرى لتأمين حقوق المالكين الخاصين [٢].

وتظهر قطعة شهيرة (لثاوفرسطس-Ταουφρσάτ)[٣] تبين لنا بأن المجتمعات في اليونان الكلاسيكية اتبعت مناهج مختلفة في مسألة الإعلان عن بيع الأراضي وتسجيلها ، ففي أثينا على سبيل المثال كانت هناك ممارسات تتمثل في تقديم إخطار كتابي بالبيع قبل

---

[1] Edward M .and David M , The ancient Creek economy .markets,.P121.

[2] Ibid , P 121.

[٣] ثاوفرسطس- Ταουφρσάτ، فيلسوف وباحث يوناني كاطن تلميذ لأرسطو وقام بأكمال أعماله وقد كان من لسيوس مجداً ونشطاً وهو من العلماء المشاءون وهب حياته للبحث المتخصص في علوم الحيوان والنبات وتاريخ العلوم والفلسفة والأدب . للمزيد ينظر:ديفانبييه وآخرون، معجم الحضارة اليونانية،ج٢ ، ص ١٧٢.

(٦٠ يوماً) على الأقل ، ويجب أن يدفع المشتري ضريبة ١ في المائة (هيكاتوست- Εκατόστ) كنوع من رسوم التسجيل [١].

أي بمعنى أن أي مشترٍ يرغب في الحصول على سند ملكية مضمون سيرغب في التأكد من عدم وجود إدعاءات أو مطالبات عالقة على الأرض أو شخص ما يعترض على ملكية البائع ولهذا السبب يقوم البائع بالإعلان عن البيع قبل ستين يوما لمنح الآخرين فرصة التقدم والاعتراض [٢].

وإذا لم تكن هناك مطالبات منافسة، كان لدى المشتري نوعاً من التأكيد على أن حقه في الشراء سيكون مضموناً وسيؤدي ذلك إلى تقليل تكاليف المعاملات بالنسبة للمشتري الذي لن يضطر إلى جمع معلومات حول ملكية البائع ، وأشارت الأبحاث الحديثة في القانون والاقتصاد إلى أن أحد اكبر العوائق أمام السوق هي مشكلة المعلومات غير المتكافئة إذ يكون لدى أحد الطرفين معرفة يفتقر إليها الآخر[٣] .

وإذا لم يكن لدى المشتري ضمان بأن البائع لدية سند ملكية شرعي للأرض التي يعرضها ، فسيكون المشتري أقل ميلاً أو متردد عن الشراء، أو سيصر على سعر أقل للتعويض عن المخاطر التي يتعرض لها ، وساعد هذا الأجراء في تصحيح عدم توازن المعلومات ، ومن ثم تسهيل تبادل السوق [٤].

ولتوفير هذا التوثيق يحتفظ الموظف المسؤول عن تنظيم العقود التجارية الخاصة بالأراضي أو عقود التنظيم العامة والذي يدعى (البوليتاي-πολιτικός) بسجلات لهذه

---

[1] Edward .and David , The ancient Creek economy .markets , P 121.
[2] Frier, B., & Kehoe, D. Law and Economic Institutions. In W. Scheidel, I. Morris, & R. Saller (Eds.), The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World .Cambridge: 'Cambridge University Press. 2007. P113-43.
[3] Ibid.P113-43.
[4] Edward M .and David M . , The ancient Creek economy .markets , P121.

المدفوعات ، والتي تحتوي أسم البائع / وأسم المشتري ووصفاً موجزاً للشيء المراد بيعه [1].

أن الممتلكات كانت تسمى (كوريون) وهو مصطلح شامل يعني " العقار أو ملكية الأرض " من أي نوع كانت، ولكن ليس بالضرورة أن تكون أرض زراعية والتي تعتبر ملكية خارجية أي بالقرب من البحر أو بالقرب من الحدود كما يلاحظ (لامبرت)إن هناك دلالة على أن الأرض كانت في أحسن الأحوال صالحة للزراعة وكانت شهادة موظف البوليتاي تطلب من قبل الملك في حال حدوث نزاعات والأهم من ذلك أن هذه الإجراءات ساعدت في تقليل تكاليف المعاملات للمشترين كما ذكرنا سابقاً وفرض رسوم منخفضة جداً (١%من سعر الشراء) للتسجيل وتجدر الإشارة إلى أن سجلات المبيعات لم تتضمن أي معلومات عن حجم العقار أو حدوده الدقيقة ، ويبدو إن لمثل هذا الموضوع تخصصاً وموضوعاً آخر [2] .

أي أن هناك سجلات تتمحور سياقاتها بشكل خاص بالمساحات الدقيقة للأراضي، أو ربما كانت الجهة المسؤولة عن عمل هذه العقود التجارية تقوم بذلك عن قصد للتوفير على المشتري وكذلك البائع في جمع المعلومات وذلك تشجيعاً لحركة التجارة والسوق أو لأظهار الفكرة الواضحة لهذه المعاملات بأنها ليست معاملات ضريبية وهذا ما تبين لنا من جراء الرسوم المنخفضة الواحد بالمائة .

ونلاحظ أن أساليب التجارة تتمحور حول أمور مختلفة أي أنها لا تتقيد بنوع مواد وسلع معينة ، فقد بدأت في العصور الأولى لحياة اليونان لاسيما في عهد الحضارة الموكينية عندما تغير الوضع الاقتصادي من حيث ظهور منبع جديد

---

[1] Lambert, S.D. RationesCentesimarum : Sales of Publis Land in Lukorgan Athens. Monographs on Ancient Greek History and Archaeology 3), *1997 Amsterdam .: P 5-74.*

[2] Edward .and David , The ancient Creek economy .markets , P121.

لزيادة الثروة وهو التجارة ،وقد مكن ظهور التجارة طبقة من الناس للسعي في شراء الأراضي التي كانت فيما سبق لا يجوز انتقالها من شخص إلى آخر إلا عن طريق التوريث الذي تكلمنا عنه في بداية المبحث [١].

ومن غير المرغوب به أن نجزم بأن من ضمن المواد المتاجر بها في داخل بلاد اليونان هو بيع الأراضي الزراعية وغير الزراعية ، لكن ما وضحناه أنه أخذت بعض الفئات من المجتمع اليوناني القديم ببيع وشراء الأراضي الزراعية وهذه أيضاً تسمى تجارة [٢].

وكانت هذه الأراضي تباع وتشترى وفق معاملات تجارية وعقود مقيدة ومحفوظة ، إذ كان من الصعب تحريك أي أصل لم يتم أصلاح جوانبه الاقتصادية أي المعاملة الخاصة ببيعه أو استأجاره، وكذلك الجوانب الاجتماعية في نظام الملكية الرسمي في السوق اليونانية [٣].

وقد كانت هناك فيما يخص الأراضي المتاجر بها وخصوصاً الواقعة في مدينة إسبارطة والتي كانت تدعى بأراضي (البريوكي- μπρούκι)[٤] إذ كانت هذه ملكاً خاصاً للأفراد

---

[1] . جمال عبد الهادي ؛ وفاء محمد رفعت ، تاريخ أوربا منذ اقدم العصور، ص ٣٤ .

[2] المصدر نفسه، ص ٣٤ .

[3] Edward M .and David M , The ancient Creek economy .markets, P 116.

[٤] (البريوكي- μπρούκι) أو السكان المحيطون ،تسمية أطلقت على الطبقة الوسطى في المجتمع الاسبرطي ويقدر عدد الطبقة ١٢٠ ألفاً وأفراد هذه الطبقة كانوا في نظر الشرع أحراراً وأن لم يعدوا مواطنين ولكن حالتهم كانت تجعلهم كحال الأرقاء كانوا يعملون في الأعمال الاقتصادية ويدفعون الضرائب ويقومون بالخدمة بالجيش الإسبارطي في صفوف المشاة من حاملي العتاد الثقيل وكانوا يعرفون في الجيوش الإغريقية باسم (الهوبليت) وقد سكنوا الأراضي الزراعية التي تحيط بخارج إسبارطة لتحميها من أي غزو لذلك أطلق عليها (الأراضي الدائرة أو المحيطة) وكانت الملكية فيها فردية (خاصة) يمكن تقسيمها وبيعها وانتقالها . وللمزيد ينظر ، خليل سارة ، تاريخ الإغريق ، منشورات جامعة دمشق ، ٢٠١٦، ص٣٤٤.

وكان لهم الحق في بيعها وشرائها أو توريثها ، وكان يسمح للأجانب أحياناً بشراء هذه الأراضي ، والإقامة فيها [١].

ب- العقود التجارية الخاصة بالسلع والبضائع .

قبل الشروع بشرح آليات التعامل التجاري على مستوى السلع والبضائع يجب علينا تقسيم التعاملات التي سادت في المدن اليونانية ،إذ يقسم (هاريس) التعاملات التجارية إلى مرحلتين مختلفتين :

١- المرحلة الأولى : قبل وجود الأغورا، أي قبل أنشاء السوق اليوناني وتداول السلع والبضائع بداخله بشكل واضح .

٢- المرحلة الثانية : بعد أن جرى إنشاء الأغورا التي قال عنها بعض الباحثين أنها مكان لتجمعات سياسية أكثر منها اقتصادية، لكن هاريس هنا يناقض قول الباحثين والعلماء حول كون الأغورا هي السوق مكاناً للتبادل، إذ يؤكد إن التبادل التجاري إنطلق على نطاق ضيق في المرحلة الأولى كون أن التعاملات كانت تجري بين الأقارب والأصدقاء والجيران لما فاض أو أنتج من سلع منزلية متواضعة وغلات زراعية وخدمات بسيطة ، ويشير إلى أنه في هذه المرحلة لم تكن هناك حاجة للتشريعات أو التنظيمات القانونية إذ كانت عوامل الضغط الاجتماعي وروابط الصداقة كافية لخلق المقدار الضروري من الثقة المطلوبة في تبادل السلع والخدمات [٢].

أما في المرحلة الثانية وتحديداً في القرن الخامس قبل الميلاد مع وجود الأسواق الكبيرة فإن التبادل اتخذ الطابع اللاشخصي لأنه ببساطة كان يجري بين غرباء لا يعرف بعضهم البعض في الغالب وهنا أصبح من الضروري توفير الضمان اللازم لكل من التاجر، والمشتري أو المستهلك بما يجعل التعاملات التجارية والعقود تجري وفق

[1] جمال ؛ وفاء ، تاريخ أوربا منذ اقدم العصور ، ص ٣٥ .
[2] Harris , W.V . A Revisionist View of Roman Money . JRS 96 :P 146.

منظور العدالة وتحت أنظار السلطات، وهو ما أنتج حالة تجارية مستقرة توسعت بمرور الزمن، ولقد كان السوق الإغريقي مجرد مكان يمكن للمشترين والبائعين أن يلتقوا فيه ببعضهم البعض، فمع حلول القرن الخامس ق.م عينت المدن اليونانية العديد من القضاة أو الموظفين القضائيين وكانت مهمتهم الحفاظ على النظام في السوق،وهؤلاء الموظفين الذي أطلق عليهم (أغورانموي- Αγκουράνμοι) تضمنت مهمتهم الأساسية التأكيد على قدرة المشترين والبائعين على أجراء المعاملات التجارية دون الخوف من العنف أو التهديد كما أنهم وفروا نظام الأوزان والمقاييس [١].

وقد ساعد هذا الأجراء في تقليل التكاليف للمعاملات وساعد في خلق الثقة اللازمة لإجراء التبادل في السوق ، وعندما تتركز التبادلات في آماكن صغيرة وقريبة يمكن للمدينة إنشاء مبان رسمية وتعيين مسئولين في هذه الأماكن لتنظيم المعاملات بطريقة تبني الثقة وتقلل من تكاليف المعاملات ، كما أن تركيز المعاملات الاقتصادية في مكان واحد يجلب مزايا للبلاد من خلال تسهيل فرض الضرائب على المبيعات وزيادة الإيرادات العامة [٢].

وفي فجر العصر القديم لم يعرف الإغريق شيئاً عن الكتابة، صحيح أنه بين القرنين الخامس عشر والثاني عشر قبل الميلاد استخدم الحكام الميكينيون نظاماً مقطعياً لعمل قوائم الجرد لكن هذه التقنية اختفت فيما بعد وقد أستمر الوضع حتى القرن الثامن (على أقصى تقدير)، إذ قام اليونانيون بتكييف أبجدية مستوحاة من الفينيقيين لكتابة لغتهم الخاصة [٣].

---

[1] Harris , W.V . A Revisionist View of Roman Money , P 146.
[2] Ibid , P 146.
[3] Leopold Migeotte , The Economy of the creek Cities : From the Archaic Period tothe the Early Roman Empire . University of California Press, 2009 , P8.

وقد يكون اعتماد هذه الأبجدية قد حدث في دوائر التجار الذين كانوا على اتصال بالشرق الأدنى القديم ، وبعد ذلك انتشرت هذه الأداة الجديدة على نطاق واسع على طول طرق التجارة ومع ذلك فإن أقدم النصوص المحفوظة من هذه المدة لا علاقة لها بالاقتصاد، ففي هذا المجال وغيره أيضاً استمرت التعاملات الشفهية لعدة قرون وكان الإنتاج الزراعي والحرفي اليومي ومعاملات المقايضة المحلية تجري بانسيابية كافية ومن دون كتابة حتى عندما يتعلق الأمر بالتجارة البعيدة كانت الاتفاقات والعقود تبرم شفهياً أمام الشهود، وفي بعض الحالات كانت مدعومة بالقسم وبهذه الطريقة اكتسبت الصلاحية القانونية [١].

ومنذ منتصف القرن الخامس قبل الميلاد استدعت الحاجة إلى إيجاد أطر معينة للثقة التجارية ، ويعود ذلك إلى الزيادة السكانية الكبيرة والتغيرات الديموغرافية وزيادة عدد التعاملات التجارية التي تجري في أسواق المدن اليونانية الكبيرة وفي مقدمتها أثينا، وفي هذا الصدد جرى اتخاذ تدابير تشريعية لحماية المشترين وحتى البائعين في كثير من الأحيان . لكن هذا الأمر لم يشمل جميع المكونات الاجتماعية للمدن اليونانية وخاصةً تلك التي مثلت الوحدات الأساسية الصغيرة للاقتصاد والتي مثلت عصب السوق [٢].

وينقل (ويل-αλίμονο) عن أريستوفانيس سلسلة من شرائح المجتمع اليوناني كالفلاحين الصغار والتجار المحليين وناقلي البضائع وأصحاب الدكاكين والحانات والبغايا ومستأجري المنازل والغرف والحرفيين والعمال ممن كانت طبيعة أعمالهم تمثل غالبية المعاملات التجارية الصغيرة واليومية على مستوى السوق في أثينا ، وبيرايوس ومدن يونانية أخرى ، ولم يكن الأشخاص من هذا المستوى الاجتماعي في الغالب على دراية ببعضهم البعض ولم يعرفوا حتى أذا ما كانت ستتاح لهم الفرصة أو الرغبة في

---

[1] Leopold Migeotte , The Economy of the creek Cities , P 8, P 8
[2] Ibid ,P8.

اللقاء مرة أخرى ، وبذلك جرت تعاملاتهم بطريقة شفوية ودون مكاتبات أو عقود مع وجود رقابة من قبل الموظفين والقضاة الذين تعينهم المدينة [١].

وقد كان الطابع الديني شاهد على كل ما يدور في بلاد اليونان إذ كان للقسم أهمية بالغة في حياة اليونانيين وهو مضمون من قبل الأله التي يقسمون بأسمها وكانت هي نفسها تتأذى أذا أنتهك القسم، وفي مجتمع أسس على الدين مثل المجتمع الإغريقي، لم يكن ثمة طريقة أفضل لضمان أي اتفاق ، ولهذا استخدم القسم في كل من الحياة الخاصة والسياسية، وكان الأله الذي يتم القسم فيه عادة هو(زيوس) [٢].

أن ما يتضح أعلاه أن القسم كان سمه أساسية تتخذ في التعاملات التجارية لاسيما عمليات البيع والشراء والتعاقد ، إذ كان ذكر الإله في العقد المبرم بين الطرفين يوضح أن الشخص الذي لم يلتزم بالعقد المبرم سوف يثير غضب الإله ،لكن لا يمكننا الجزم بأن كل سكان بلاد الإغريق متدين لكن بما أن القسم كان يتخذ في الحياة السياسية فيجب على الجميع الالتزام به وهو الطريقة الأمثل للإلتزم إضافة لقوة القانون في الدولة فضلاً عن ذلك أن مواسم الأعياد وانعقادها كانت مواسم يعم فيها الأمن والسلام وهذا يعني حماية الإلهة للتجار وتجارتهم ، بمعنى أن المعابد كفلت وضمنت حماية التجار المشاركين من مختلف البلدان في أعياد الإلهة وتعني بذلك أن التجار كانوا يبيعون بضائعهم في مواسم الأعياد الدينية الخاصة بالإلهة وكانت تتمثل بصنوف الطعام والأضاحي والهدايا وغيرها من السلع النافعة ،وهذا آثره في قيام الأسواق بالقرب من المعابد .

---

[1] Leopold Migeotte , The Economy of the creek Cities , P8.

[٢] بيير ديفانبييه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص١٥٧.



الفصل الثالث
طرق المواصلات التجارية ووسائل النقل

المبحث الاول: طرق ووسائل النقل البري

المبحث الثاني: طرق ووسائل النقل البحري

المبحث الثالث: معوقات التجارة

المبحث الأول

طرق ووسائل النقل البرية

يشكل النقل نشاطاً بشرياً مستمراً إذ تمثل العمليات مثل الإزاحة والتحريك والسحب والجر والدفع والرفع والحمل احتياجات دائمة لكل من الحياة اليومية والأنشطة الاقتصادية . ومنذ الوقت الذي استخدم فيه الصيادون الحبال أو الأعمدة في جر الطرائد ، تم تطوير أشكال لا حصر لها من الشحن والنقل ؛ وجميع أشكال الطاقة البشرية والحيوانية كانت مطلوبة لتنفيذها ، ومنذ العصر الحجري الحديث ٧٠٠٠-٦٥٠٠ ق.م وهو عصر ما بعد الفخار في بلاد الإغريق القديمة إذ حدث التطور الزراعي والفني والعماري، عندما قام البشر بربط قاطرات الحيوانات الأولى وصنعوا المركبات (العجلات) الأولى [(١)] . ولا شك أنهم اقتبسوا البرونز من حضارات الشرق القديم واخذوا الحديد كذلك فيما بعد لاسيما في بلاد الرافدين كصناع أوائل للعجلة [(٢)].

ومع ذلك يعد تحليل النقل البري في العصور القديمة تحدياً ؛ لأن المصادر المباشرة نادرة ومبعثرة ، وكان الموضوع محل نقاش كبير، ونادراً ما تطرق الباحثون في التاريخ الاقتصادي إلى هذا الموضوع ، إذ عُد هامشياً ومؤشراً على ما يسمى بالتخلف التقني في العصور اليونانية والرومانية القديمة ، وارتبطت عدم كفاءة النقل في العصور القديمة بنموذج اقتصادي تميز بغياب التجارة في سياق اقتصاد شبه الكفاف ينتج الذي له القليل من الفائض ، فيما اقتصرت التبادلات على المنتجات النادرة ذات القيمة المضافة العالية ، وكان العمل بالعبودية ذا أهمية خاصة إذ أنه

---

(1) Georges Raepsaet . Land Transport and Vehicles. In: Georgia L. Irby, Technology‹and Medicine in Ancient Greece and Rome. Vol 1. Wiley Blackwell .2016 ,P 836.

(٢) طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات ، ج٢، ص ٥٧٧.

يوفر قيمة اقتصادية لأن عربات البضائع كانت تحتاج لأشخاص يقومون بتوجيهها على الطرق المتعرجة في البر اليوناني القديم [1].

وقد تتكون حوالي ٨٠% من الأراضي اليونانية من جبال أو تلال شديدة الانحدار أما نسبة ٢٠% المتبقية فتمثل سهولاً طينية أو مرتفعات معزولة نسبياً ، وعلى الرغم من أن الريف اليوناني كان يمتلك عدداً اقل من الغابات في العصور القديمة مما هو عليه اليوم ، إلا أن المنحدرات الصخرية شديدة الانحدار كانت تحتوي على الشجيرات الخشبية والأشجار الصغيرة والأعشاب القوية سيطرت على ثلاثة أرباع التضاريس والميزة الجغرافية الأخرى هي الساحل ، فاليونان تمتلك عن ما يزيد عن ١٥٠٠٠كم من الخط الساحلي مع عدم وجود منطقة صالحة للسكن على بعد أكثر من ٤٥ كم من البحر بسبب الطبيعة الجبلية للأرض اليونانية [2].

وكذلك نتيجة عملية (الأحترار والتبريد) للبحر، كان هناك العديد من المناخات الدقيقة المختلفة في ذلك الوقت من العصور والتي أثرت على استخدام الأراضي الإنتاجية ، وقبل كل شيء الاستيطان، ونتيجة لذلك اتجهت المجتمعات في اليونان القديمة إلى استثمار سهول خصبة ذات منفذ مباشر إلى البحر، وكان البحر بمثابة طريق الاتصال الرئيس بين المراكز السُكانية، ومنذ تلك الفترات نحو ٧٥٠ ق.م بدأت المجتمعات الصغيرة بالانتشار عبر المناطق الزراعية التي يمكن الوصول إليها أي أنهم كانوا يتقربون نحو الأراضي الزراعية والعمل على اتصالها بطرق برية منبسطة تساعدهم في الانتقال بسهولة نظراً لوعورة بعض المناطق [3].

---

[1] Timothy Howe Transport, Greece. In: The Encyclopedia of Ancient History, First Edition. Edited by Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craige B. Champion, Andrew Erskine،and Sabine R. Huebner, Blackwell Publishing Ltd, (2013), 6823–6826.

[2] سيد أحمد الناصري ، الإغريق تاريخهم وحضارتهم ، ص١٠ -١١ .

[3] Timothy Howe Transport, Greece. In: The Encyclopedia P 6826.

وبينما حلت أواخر العصور القديمة نحو ٤٠٠ق.م في مدن مثل(أثينا وكورنثوس وطيبة) أي نهاية دولة المدينة، اندمجت مراكز حضرية معروفة، ولكن حتى ذلك الحين كان لا يزال الكثير من السكان يعيشون في مستوطنات ريفية منتشرة عبر الأراضي اليونانية التي كانت مرتبطة بالطرق المحلية والمسارات، وبالنسبة للجزء الأكبر منهم لم يعش اليونانيون في مزارع معزولة بل كانت مرتبطة بأسواق السلع مثل أثينا التي كانت حياة المزرعة فيها ممكنة وربما مرغوبة أكثر [١].

وفي القرن الرابع قبل الميلاد ، تم أنشاء شبكة من الطرق في منطقة أتيكا عموماً والتي يشرف على صيانتها (القطاع الخاص) ، بينما يتولى القطاع العام (الحكومي) مراقبة نقل المنتجات إلى السوق بأكثر الطرق كفاءة [٢].

ومنذ المراحل القديمة ، سمحت المناطق الواقعة بين الجبال والبحر وخاصة أحواض الأنهار الغرينية الواسعة ، مثل وادي أرغوليس وكذلك سهل أثينا ووادي يوروتاس في إسبارطة والسهول الكبيرة المفتوحة في بيوتيا وتيساليا ، باتصالات برية سهلة وسهولة الوصول إلى النقل البحري . ومع ذلك بمجرد مغادرة المرء للسهول والساحل يصبح النقل عملية شاقة ، ووفقا للمعايير الحديثة كانت وسائل النقل القديمة براً بطيئة وشاقة ومكلفة للغاية من حيث الموارد والوقت، وتشير التقديرات إلى أن النقل البري بواسطة عربة ذات عجلات أو عربة تجرها الثيران أو البغال ، هو أكثر تكلفة بخمس مرات من النقل على نفس المسافة بواسطة القوارب النهرية ، وخمسين مرة أكثر تكلفة من النقل البحري، لهذا السبب فقد خصص الإغريق القدماء وسائل النقل البري للسلع المحلية والسلع الفاخرة الخفيفة مثل المنسوجات والعطور والنبيذ النادر والفخار ، أما المواد ذات الكميات الضخمة فقد جرى نقلها مائياً لأبعد المسافات الممكنة ، كالحبوب والحجر والمعادن .[٣]

---

[1] Timothy Howe Transport, Greece. In: The Encyclopedia,P 6826.
[2] Georges Raepsaet . Land Transport and Vehicles , P 853.
[3] Timothy Howe Transport, Greece. In: The Encyclopedia P 6826.

وعندما كانت الطرق متاحة في بعض مناطق بلاد اليونان القديمة كان النقل البري متوفراً من خلال عربات تجرها الثيران ، والتي يطلق علها الباحثون تسمية " عربات الخدمة الشاقة" للنقل في تلك العصور ، وهو تعبير أستخدمه أحد الباحثين[١] إذ يشير هذا التعبير إلى استخدام قاطرات طويلة من الثيران لنقل جذوع الأشجار الضخمة أو كتل الرخام الكبيرة ، كما أثبت مؤرخ آخر[٢] .

كما يوجد ما يعرف بالنقل الثقيل ، إذ أشير إلى استخدام الثيران وبمعدل يصل عددها إلى ثلاثين زوجاً في نقل حمولات تزن نحو (ستة أو سبعة أطنان)، لكننا نرى أيضاً أن التكلفة كانت عالية جداً في هذا المجال ، وأن هذا النقل كان مقتصراً على بضع عشرات الكيلو مترات على الأكثر [٣].

وفي ذات الوقت تم استخدام البغال والحمير في الطرق المنبسطة وعلى التضاريس الوعرة ولكن لأغراض نقل حمولات أخف بكثير من تلك التي تنقلها الثيران ؛ وذلك لضعف مقدرة البغال والحمير مقارنة بالثيران ، مع أفضلية إمكانية ذهاب النوعين الأولين إلى أي مكان مهما بلغت صعوبة وتعقيد التضاريس [٤].

إن صورة بلاد اليونان بدون طرق برية ستكون خاطئة تماماً ، إذ يقدم علم الآثار والنقوشات أدلة متقاربة تناقض ذلك . فقد كشفت الحفريات التي أجريت في أحد مواقع أتيكا في المدة الكلاسيكية عن شبكة كثيفة من الطرق

[1] John Peter Oleson (ed.), The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World. Oxford University Press, 2008,PP. 580–605.
[2] Burford, A.“Heavy Transport in Classical Antiquity.” Economic History Review .1960 , P18.
[3] Ibid .P 18.
[4] Bresson, A. The Making of The Ancient Greek Economy: Institutions, Markets, and Growth in The City-States; translated by Steven Rendall. United Kingdom: Princeton UniversityPress .2016,P 81.

محـــددة ومرســـمه بعنايـــة ، يمكـــن الســـفر عبرهـــا لـــيس فقـــط بواســـطة الحميـــر والبغال ولكن أيضاً بواسطة العربات [١].

ويمكـن القـول إن الطـرق التـي سـلكها التجـار اليونـانيين كانـت مرتبطـة بالمـدن الساحلية وربطتها مع المدن الداخلية ، ومثـال ذلك مـا نجده من شبكة طـرق ربطت مارونيا وبيستيروس علـى السـاحل التراقـي بمركـز تراقيـا والإمبوريـون الخـاص بهـا والذي أنشأه الملوك [٢].

وكــذلك يجــب علينـــا أيضـــاً أن نؤكـــد علـــى حـــدود النقـــل البـــري . صـــحيح أن الأحمـــال الثقيلـــة يمكـــن أن تصـــل إلـــى مئـــات الكيلـــومترات كمـــا كـــان يحـــدث فـــي قـــرون قريبـــة ، إلا إن الأمـــر كـــان يجـــري بتكلفـــة عاليـــة جـــداً مـــا يجعـــل الأســـعار تتضـــاعف مـــرة ومـــرتين وحتـــى أربـــع مـــرات . وفـــي ظـــرف كهـــذا يؤشـــر أحـــد الباحثين بأنه :

" لا توجد سلعة قابلة للنقل إذا لم تكن ضرورية تماما وذات جودة عالية وغير معرضة للتلف وقبل كل شيء رخيصة جدا في موقع أنتاجها " [٣].

وفضلاً عن هذا فإن وسائل النقل البري المتمثلة (بعربات الثيران) كانت شديدة البطء وتستغرق وقتاً طويلاً، وبعبارة أخرى كان هناك حدود للنقل البري للبضائع الثقيلة، والذي كان يقتصر على بضع مئات من الكيلومترات كحد أقصى في أفضل الحالات وبتكاليف عالية جداً، واستناداً على ما تقدم فإن منتجات المنسوجات والمعادن والحبوب كانت تنقل بطريقة برية عبر المسافات الممكنة ؛ كما نقلت المزهريات براً ، وهذا ما يفسر سبب العثور على خزفيات من أتيكا في غورديون تعود إلى نهاية القرن السادس وبداية القرن الخامس قبل الميلاد ، كما وجدت

---

(1) Steinhauer, G. “The Classical Mesogaia.” In Aikaterinidis 2001: PP81–107.

(2) Bresson, A.The Making of The Ancient Greek Economy . P81.

(3) Cuinet, V. 1890–1894.Turquied’Asie. 4 vols. Paris: Leroux. In Bresson (2016): P 82.

أمفورات من النبيذ في موقع الإمبوريون الكبير المكتشف في تراقيا الداخلية بالقرب من مدينة فيترين الحديثة (١). وقد كان أيضاً للخمور أهمية بالغة إذ مثلت بضاعة عالية السعر وبذلك فهي تستحق النقل بالطرق البرية (٢).

وإلى جانب ذلك، تم تصدير ثلثي إنتاج الفاكهة (التي كانت ذات قيمة تجارية أعلى) إلى مناطق ودول متنوعة ، ومع ذلك مقارنة بالمقاطعات الأخرى كانت الطرق في المنطقة جيدة بشكل استثنائي ، لكن ظروف النقل ظلت سيئة واستغرقت العربات التي تحمل حمولة أقصاها طناً واحداً أسبوعا لنقل البضائع من سيفاس إلى ساموس ، ومن ثم بمعدل خمسين كيلو مترا في اليوم وعلى مسافات أطول بكثير من ذلك ، كان النقل البري للبضائع الثقيلة أمر مستبعد وغير وارد بكل بساطة ، ليس فقط لأنه كان مكلفاً للغاية ومستهلكاً للوقت ، ولكن لأسباب أخرى لا تقل أهمية (٣).

ومن الواضح أن المسافات المختلفة التي يقطعها تجار التجزئة المحليون الكابيلوي وتجار الأمبوروي تجار البحار وتجار الناوكليروي تجار السفن هي طرق مهمة للتمييز بين الأثنين، ومع ذلك وعلى الرغم من أن بعض الباحثين يدركون ذلك فإن مفهوم التجارة البرية لمسافات طويلة كان ينظر إليه سابقاً على أنه مشكلة ويشكل عقبة أمام هذا التمييز السهل (٤).

وقد اعتقد بعض الباحثين أن مصطلح إمبوروس يرتبط ارتباطاً جوهرياً بامتلاك سفينة تجارية أو السفر على متنها، ونظراً لأن الباحثين لم يتمكنوا من تحديد أي مصطلح يوناني محدد للتجار عبر البر، فقد واجهوا صعوبة في دمج التجار غير البحريين في دراستهم الخاصة ، فعلى سبيل المثال ناقش هاسبروك أنه على الرغم من أن كلا من الناوكليروي والإمبوروي كانا معنيين بالتجارة إلا أنهما يختلفان؛ لأن

---

(1) Bresson, A. The Making of The Ancient Greek Economy .P 82.
(2) Timothy HoweTransport, Greece. In: The Encyclopedia P 6826.
(3) Bresson, A. The Making of The Ancient Greek Economy .P 82.
(4) Mark Woolmer , The Athenian Mercantile Community. PP 11-12.

الناوكليروس كان يمتلك السفينة التي سافر عليها الإمبوروس لذلك عرف إمبوروس بأنه :

" الرجل الذي لا يمتلك سفينة خاصة به ويسافر ويحمل بضاعته على سفينة مملوكة لشخص أخر – أي إلى مالك سفينة تجارية هو الناوكليروي " [١].

ولذلك فقد تجاهل هاسبروك النقل البري، إذ كان يعتقد أن جغرافية اليونان وتضاريسها على المستوى العملي كانت تستوعب حركة المرور والنقل عن طريق البحر [٢].

وقدم باحثون آخرون هذا الاستنتاج واقترحوا أنه :

" باستثناء النقل للضرورة القصوى ولمسافات قصيرة " [٣].

وعلى سبيل المثال فقد كان طريق أوروبوس –ديسيليا– أثينا ، لم يتم استخدام النقل البري على الإطلاق ؛ بسبب ندرة حيوانات النقل على الأقل في منطقة إتيكا [٤].

وقد كان لباحثين آخرين رأي أنه على الرغم من قناعته بأن غالبية التجارة تتم عن طريق البحر ، لكنه أدرك أن مصطلح (أمبوريا) يمكن استخدامه أحياناً للأشارة إلى (التجارة المستقرة)، والتجارة المستقرة ربما تكون التجارة المركزية في السوق أو الثابتة التي تحدث داخل الأسواق أو مقتصرة داخل مدينة معينة أو التي تحدث على السواحل [٥].

إن التجارة اليونانية التي بدأت في عرض البحر لم تجد أي تسهيلات أو مرافق على اليابسة إذ كانت الجبال عالية والوديان مليئة بالمستنقعات ومحتدمة بالسيول وذات قيعان جافة متشققة ، وهو ما يشكل عقبة مستمرة أمام وسائط النقل ،وكانت البضائع

---

[1] Johannes Hasebroek, Trade and Politics in Ancient Greece . P2.
[2] Ibid . P4.
[3] Michell , H . The Economies of Ancient Greece , 1963 : P230 – 4.
[4] Mark Woolmer , The Athenian Mercantile Community. P12.
[5] Finley, M.I..The Ancient Economy. Berkeley, Los Angeles, London. 1973, P161-4.

تحمل بشكل عام على ظهور الرجال أو البغال كما تم استخدام عربات ذات عجلات ، ولكن هذه المركبات كانت هشة ، وفي حالة وقوع حادث لم يتم العثور على صانع العربات في الأرجاء ،إذ يقول الشاعر (هزيود) في هذا الصدد

" إذا أنكسر المحور يضيع الحمل "[(١)].

وكانت الطرق هي تلك التي صنعها الموكينيون، إذ جرى حفر الأخاديد في الصخور وتم تدعيمها في الأماكن التي تمر بها العربات، وفي حالة وجود أي طرق جديدة فقد كانت ضيقة وكثيرة بل وحادة الانحدارات [(٢)].

ومع ذلك فقد تم تحسين هذه الطرق وتوسيعها مع أقترابها من المدن الكبيرة والحصون والموانئ ، وعلى الرغم من كل عيوبها فقد جعلت هذه الطرق الاتصال ممكناً عبر مسافات طويلة ، إذ كانت الرحلة من بيلوس إلى إسبارطة تستغرق يومين في العربة مع بضع ساعات من الراحة في الليل [(٣)]. ولم يحرز النقل البري تقدماً كبيراً ، فالطرق القديمة مع تشققاتها وأخاديدها بقيت لقرون قيد الخدمة والاستخدام كما إن الأهمية التي تحظى بها الأماكن الدينية زادت من عدد الطرق المقدسة التي تخص المعابد وتستخدم أثناء الأعياد الدينية وغيرها من المناسبات التي تخص الالهة، فقد امتدت من سيلين إلى أولمبيا ومن أليس عبر البرزخ إلى إليوسيوس وأثينا وطيبة ودلفي ، وقد أتقنت أرغوس واثينا طرقهما للخروج من عزلة شبه الجزيرة ، كما وفعلت إسبارطة مثلهما لتسهيل تنظيمها العسكري والدفاعي [(٤)].

---

(1) Gustave Glotz . Ancient Greece at Work: An Economic History of Greece From the Homeric Period to the Roman Conquest. Translated by: M. R. Dobie. New York. Barnes & Noble, Inc. 1965 .PP 6- 56.

(2) Ibid .P 56.

(3) Ibid. P 56.

(4) Michell , H . The Economies of Ancient Greece , P230.

وقد كان الاهتمام بالطرق البرية أنذاك هو لتحسين الأحوال المادية فقد أولى (الطغاة) اهتمامهم لطرق المواصلات ؛ إذ علق (بيسيستراديتيدس) الأوتاد على طريق أتيكا لتحديد المسافات، بينما كان المسافرون يقطعون هذه الطرق سيراً على الأقدام في الغالب، وعلى الرغم من كل هذه الصعوبات فقد كانت حركة مرور العجلات والبيع المتجول نشطة إلى حد ما ، فالفلاح كان يذهب إلى السوق بعربته ويحرص على عدم إثقالها خوفاً من الحوادث، بينما ذهب (الأجانيطسيون) إلى جميع أنحاء (البيلوبونيز) مع حزمهم، وامتد كذلك الاهتمام بالطرق إلى ما هو أبعد من ذلك ، فقد أصبحت مصدراً مدراً للدخل عند بعض المدن اليونانية [١].

وفضلاً عن ذلك العقبة الرئيسة أمام تطوير التجارة البرية لتصبح واسعة النطاق هي صعوبة التواصل، ولا شك أنه تم إحراز بعض التقدم وخاصة في أثينا إذ قام العبيد بإصلاح الطرق فيها بإشراف مساحين متخصصين ليتشكل عدد لا بأس به من الطرق عند المعالم التي شيدها بيستراتوس، مما جعلها تقوم بتقديم خدمات جليلة للموانئ من خلال إيصال البضائع من داخل المدن أليها وبالعكس [٢].

وقد امتدت طرق برية تشمل عدة تفرعات ومنها :

١- طريقان من أثينا والتي ربطاها بمناطق أتيكا ، وهما طريق (بيرايوس) الذي ينتهي عند بوابات أثينا ثم يتفرع إلى عدة طرق أصغر .

٢- طريق آخر للعربات يمر بين الأسوار الطويلة ، ثم يرتبط بطريق (ديسيليا) لينظم النقل البري الأثيني بين (خالكيس، chalets)[٣] و أوريوس.

---

[1] John P . O(ed.), The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World. P605.

[2] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic. P 291.

[٣] خالكيس ، تقع في جزيرة يوبيا في البقعة التي تقترب فيها الجزيرة من بلاد الاغريق القارية. للمزيد : ينظر، بيير ديفانبيير وآخرون ، معجم الحضارة اليونانية ،ج١،ص ٤٣١ .

٣- الطريق الممتد من بيوتيا وفوكيس-Χαλκίδας [١] ليصل إلى ثيثالي ومقدونيا وخالكيديكي-Χαλκιδική [٢] وتراقيا، وهو طريق ازدهر أكثر فأكثر مع مرور الوقت لكن مع كل ذلك كان نظام الطرق قاصراً [٣].

يبدو أن الطرق البرية في مناطق بلاد اليونان القديمة كانت متباينة من حيث الأماكن التي تتمتع بمكانة تجارية أو دينية أو غير ذلك ،ونرى أن مدن مزدهرة مثل مناطق أتيكا وأثينا وغيرها من التي ذكرت ساحلية كانت أو غير ساحلية كانت ترتبط بطرق برية تساعدها من نقل بضائعها التجارية لأسواقها الداخلية والمواد الخاصة بالبناء فيما يخص بناء المعابد المقدسة .

وكان في بلاد اليونان القديمة هناك أشخاص قائمين على إصلاح الطرق لكن بسبب الصعوبات المتعلقة بالطرق البرية فقد حصلوا هؤلاء على نتائج غير مرضية ؛ وكان ذلك ربما بسبب نقص الأموال الكافية لتطوير هذه الطرق ، أو ربما أيضاً لأن هؤلاء المسؤولين الذين تم تعيينهم بالقرعة كانوا يفتقرون إلى الكفاءة [٤].

ومع اقتراب مواعيد المهرجانات الطقوسية وغيرها من المناسبات الدينية ، فقد كانت تقوم أدارة الطرق بإجراء تقوية وتدعيم للطرق القريبة من المعابد على عجالة، ولكن لم تكن هناك محاولات لتسهيل النقل بالعربات ، وقد تم تزويد بعض الطرق المقدسة كالطريق إلى إليوسيس بجزء مبني يتراوح عرضه بين(٩-١٥ أقدام) ولم يكن من الممكن للعربات أن تمر في كل نقطه منه ، وعلاوة على ذلك ولأسباب دينية ، تم جعل الجسر الذي جعل الطريق المؤدي لهذه الأماكن الدينية ممكناً بسعة

---

[١] فوكيس-Χαλκίδας ، أقليم جبلي يحتوي على الحرم المقدس لديلفي . للمزيد : ينظر، بيير ديفانبيير وآخرون ، معجم الحضارة اليونانية ،ج١،ص ، ص ١٣٨.

[٢] خالكيديكي- Χαλκιδική ، بروز جبلي يحد خليج سالونيك من ناحية الشرق ويمتد إلى أشباه جزر ضيقة من الجنوب . للمزيد ينظر: المصدر نفسه،ص ٨٧ .

[3] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic. P291.

[4] John P . O (ed.), The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World, P606.

(٤أقدام و٩ بوصات) فقط، لذلك كان على العربات أن تقوم بتحويلات وانعطافات برية،ومن الحقائق المهمة أن الطرق البرية كانت واضحة بالقرب من الأماكن المقدسة لكي يتم من خلالها نقل مواد الرخام ومواد أخرى من التي يتطلبها بناء المعابد ، إلا أنه يتم الاهتمام بها وتعديلها بصورة مستعجلة لأغراض البناء، فنرى مثلاً أن مؤسسوا ومسؤولوا بناء (المعبد في دلفي) أجبروا على بناء رصيف تفريغ بحري مزود بطرق تفريغ خاصة دون التفكير بالطريق البري ، كما وضع مشرفوا (معبد إليوسيس) في حساباتهم تجديد الطريق البري المؤدي إلى أرصفة (بينديلي- ΜΠΕΝΤΕΛΙ) [١].

وهناك قضية العجز الذي كانت تعاني منه أدارة الطرق في اليونان القديمة بل كانت أيضاً غير ملائمة لهذه المسؤولية آنذاك أو غير كافية في كل المناطق ، ونضيف حقيقة أخرى ، وهي أن العربات ذات العجلات جرى تطويرها في منطقة اتيكا إذ تم صناعة عربات ذات أربع عجلات تفادياً للخطر الذي يهدد ضياع البضائع التجارية والمواد الخاصة بالأبنية ، لكن المشكلة الأكبر إن المنطقة لم تكن تحتوي على عدد كافٍ من الثيران يمكنها أن تؤسس لتجارة برية واسعة وكبيرة [٢].

وقد تسببت مواطن القصور في الطرق وندرة الحيوانات في ارتفاع أسعار النقل البري إلى أسعار غير معقولة ، وقد حالت الرسوم الهائلة التي كانت مفروضة على النقل لفترة طويلة دون تطور التجارة البرية بشكل كبير ، وإذا كان النقل سيئ التنظيم مما آثر على نقل البضائع فإنه لم يكن أفضل حالا على الإطلاق فيما يخص نقل الركاب إذ كان النقل من هذا النوع مقتصر على قدرات الأشخاص أنفسهم ووسائلهم الخاصة للسفر [٣].

---

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic, P 291
[2] Ibid. PP 291-292.
[3] Ibid. P292.

وقد كانت هناك ثوابت معينة في النقل البري بداية من الثور ، إذ كان الثور حيوان الجر الرئيسِ في العصور القديمة، وكان الحمار والبغل منافسيه القريبين، وكان الثلاثة بطيئة وتحتاج إلى غذاء في أغلب الوقت، وتشير أرقام النقل الواردة في المراسيم المكتشفة في الآثار اليونانية القديمة إلى أن حمولة عربة من القمح تزن ١٢٠٠ رطل ستتضاعف في مسافة ٣٠٠ ميل ، وأن تكلفة شحنة الحبوب عن طريق البحر من أحد أطراف البحر الأبيض المتوسط إلى الطرف الآخر ستكون أقل مع تجاهل المخاطر من نقلها خمسة وسبعين ميلاً على الأرض [١].

وقد كان بمقدور الدولة إن تتحمل تكاليف إشراك قطعان الثيران لغرض غير عادي وهو نقل الأعمدة الرخامية للمعابد ، وتوظيف ما متوسطهُ ثلاثين ثوراً لكل أسطوانة ، ويمكنها أيضا القيام بأعمال غير عادية أخرى خاصة أذا طلب الجيش ذلك، إذ أن الجيش يحتاج أيضا لهذه الحيوانات ربما لنقل السلاح بعد متاجرته أو شرائه أو نقله من آماكن صناعته، لكن الأفراد لم يتمكنوا من نقل البضائع الضخمة لمسافات طويلة عن طريق البر كنشاط عادي ، ولا يستطيع أي شخص ممارسة النقل البري سوى الأغنياء والمجتمعات القوية ،وقد مثلت هذه المواد الضروريات كالحبوب والفخاريات والمعادن والأخشاب ومن ثم لا يمكن للمدن أن تنتج الغذاء الضروري والكافي لمناطقها النائية ما لم يكن لديها وصول مباشر إلى المجاري المائية [٢].

وبصرف النظر عن تكلفة النقل البري وكذلك البطء والصعوبة في أفضل الأوقات حتى على الأرض المستوية وأن كانت هناك طرق مصانة وجيدة غالباً ما تشكو المصادر الأدبية من سوء الأحوال الجوية والطرق الوعرة والغادرة وكذلك تعطل المعدات واللصوصية والسلب ، كل ذلك يمكن أن يتسبب في تأخيرات كبيرة خلال موسم الأمطار،فعلى سبيل المثال قد تغمر الطرق التي تقع في أراضي منخفضة وقد

---

(1) M. I. Finley.The Ancient Economy.P 126.

(2) Ibid.P 126.

تغلق ممرات الجبال بسبب الثلوج والجليد ، وفي أشهر الصيف يمكن أيضاً للحرارة الشديدة ونقص المياه وعدم توفر الكميات الكافية من أعلاف حيوانات الجر والنقل أن تعرقل عملية النقل البري [١].

من خلال ما تقدم أن بلاد اليونان القديمة كانت في بعض الأحيان قادرة على تحسين الطرق البرية لكن لأوقات محددة كحدوث مناسبة دينية أو غير ذلك ، لذا لا نستطيع الجزم بأن التجارة البرية كانت غير موجودة ، لكن الطبيعة الجغرافية وكلفة العمل بها كانت تمنع من ذلك فضلاً عن كثرة المسطحات المائية في البلاد جعل الولوج إلى البحر أقل كلفة وأسهل .

وفي حين كانت العربات والقوافل تتعرض للتآكل الشديد على الطريق الناتج عن التعرية المائية والصقيع الشتوي، كل هذه الأمور سببت عوائق خطيرة وحقيقية للسفر [٢].

ومع ذلك قد بذل الأفراد والمجتمعات قصارى جهودهم لجعل السفر على الطرق البرية فعالاً وملائماً، إذ قدم علم الآثار العديد من الأمثلة على المعابر والجسور والممرات والأرصفة الحجرية والركامية ، كما شمل التنقيب الطرق المتعرجة والضيقة التي تخترق الريف اليوناني ، وفي وقت مبكر من العصر الميسيني في أواخر العصر البرونزي نحو ١٤٠٠ ق.م أستثمر الإغريق في تحسين الطرق وصيانتها ، كما أخذت المعابد قسطاً وافراً من العناية بالطرق البرية الرصينة آنذاك كما هو الحال عند سفوح جبال (دلفي وكيرا) ، اللتان شقتا طريقهما المهمة والطويلة الخاصة بمعابدها وقد خاضت حروباً لحماية هذه الطرق وتأمينها ، وقد خدمت هذه الطرق المحسنة العديد من أغراض النقل المتخصصة ومثال ذلك طريق المتضرعين وتجارة الأحجار المؤدي إلى دلفي ، أو المسارات الصخرية على جبل (بنتليكوس،

---

[1] Timothy Howe. Transport, Greece. PP 6823–6826.

[2] M. I. Finley.The Ancient Economy.P 126.

Pentelicus)[1] في أثينا التي سمحت بنقل الأحجار من مقالع الرخام مباشرة وبسرعة إلى مواقع البناء في وسط أثينا [٢].

وقد كان هناك طريق بري مشهور هو طريق (ديولوكس-Λουξ) ،إذ مثل الطريق الأنسب من بين طرق (البنى التحتية) المحسنة في بلاد اليونان القديمة وهو منحدر مرصوف لنقل السفن يمتد على أضيق جزء من برزخ كورنثوس ، وقد سمح هذا الطريق الفريد من نوعه والحيوي للتجار بنقل السفن لمسافة (سبعة كيلو مترات) براً عبر حملها وجرها بوسائل مختلفة بعد تفريغ حمولاتها مؤقتاً ، ويبلغ عرض الدييولوكوس من ٣.٤ إلى ٦ أمتار ، فيما يقع بين الخليج الساروني في الشرق عند اجانيطيس وخليج كورنثيان في الغرب [٣].

وقد مثلت رحلة طريق ديولوكوس البري الدقة التقنية العالية والغريبة إلى حد كبير، إذ سمحت للسفن تجاوز الممر الطويل والخطير حول رأس ماليا‌س في الطرف الجنوبي من شبه جزيرة البيلوبونيزمما يوفر الوقت والنفقات ويقلل من مخاطر الإبحار ، ونظراً لأن المصادر الأدبية صامتة نسبياً حول كيفية استخدام هذا الطريق بصورة تقنية وعملية ، فقد اضطر علماء الآثار إلى استقراء الأدلة المادية المتاحة ، ويتفق معظمهم على أن السفن تم نقلها على نوع من المركبات ذات العجلات مع توفير كل من الثيران والرجال لعمليات الجر والسحب المطلوبة [٤].

وعلى الرغم من أن الطرق الإغريقية كانت مجرد دروب غير ممهدة تعبر الأنهار عند المخاضات ، فإنها استخدمت من قبل التجار المتجولين الذين قاموا برحلات طويلة بأموالهم الكثيرة وحيوانات الحمل وهي محملة

---

[١] جبل بنتليكوس-Pentelicus ، من الجبال الضخمة والمهيبة التي تبدو كحائط إذ كان يغلق سهل أثينا من جهة الشمال الشرقي وقد استخدمت المقالع الموجودة في هذه الجبال لاستخراج الرخام . للمزيد : ينظر ، بيير ديفانبيير وآخرون ، معجم الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ٣٠٦.

[2] Timothy Howe Transport, Greece. PP 6823–6826.

[3] Ibid .PP 6823–6826.

[4] Ibid. P 6825.

بعرباتها لكي يبيعوا أنتاج أقاليم مثل بيوتيا أو ميجارا في أغورا مدينة أثينا ، ومثل هذه التجارة البرية كانت غير هامة نسبياً فقد حقق تجار التجارة البعيدة الأمبوروي ثرواتهم عن طريق التجارة البحرية [١].

---

[١] بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم في الحضارة اليونانية ، ج١ ، ص ص ٣٢١- ٣٢٢.

المبحث الثاني

طرق ووسائل النقل البحرية

أن تجربة أثينا الاستعمارية قد اتخذت مساراً ذا مرونة في سياستها وقد حازت على نتائج أكثر نجاحاً بطبيعة الحال، فضلاً عن إحكام قبضتها على كل مستعمراتها بشكلٍ أو بآخر،إذ كانت حركتها الاستعمارية تعبيراً عن حدوث مشكلة في ازدياد سكاني في بلاد اليونان من ناحية وكذلك كانت مرتبطة بحركة التجارة المتزايدة ونمو الصناعة من ناحية آخرى [١].

نرى في خريطة بلاد اليونان القديمة أن البحر المتوسط منقسم الى حوضين شرقي وغربي تفصلهما أشباه جزر تكاد تكون متصلة تمتد من تونس في الجنوب الى ايطاليا مروراً بصقلية [٢].

ولو أمعنا النظر بشكل سريع على الحوض الشرقي من البحر المتوسط الذي يظم بحر أيجه لوجدنا أنه يظم عدداً غير قليل من الجزر المنتشرة عليه وقد يصل عددها إلى ما يقارب (٤٨٠) جزيرة [٣].

إن هذا التوضيح الذي يشرح لنا كيفية مرور السفن التجارية خلال أقسام البحر المتوسط يبين إن التجارة كانت في بلاد اليونان القديمة تمر عبر أحواض البحر المتوسط لإيصال البضائع والسلع من أراضيها إلى بلدان العالم القديم وكذلك لمستوطناتها على السواحل المطلة على البحر، وقد مثلت الجزر الواقعة على الحوض الشرقي من البحر المتوسط مرافئ مميزة ومناسبة للسفن والمراكب التي

---

[١] روبرت .ج . ليتمان ، التجربة الإغريقية حركة الاستعمار والصراع الاجتماعي (٨٠٠-٤٠٠ ق.م) ، ترجمة وتقديم وتعليق ، منيرة كراون، المكتب الأعلى للثقافة ، ٢٠٠٠ ، ص٥-٦.

[٢] يسري الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ،منشأة المعارف بالإسكندرية،١٩٨٤ ، ص ٩.

[٣] ابراهيم عبد العزيز جندي ، معالم التاريخ اليوناني القديم ،المكتب المصري لتوزيع المطبوعات ،القاهرة ،١٩٩٩ ، ج١،ص ٥٨.

تجوب المنطقة فهذه الجزر تساعد على حركة السفن خاصة في العصور القديمة من خلال الاستدلال بها كطرق ساحلية معرفة السفن للمكان الذي تبحر فيه [١].

وذلك لما تمتاز به من قرب مع بعضها البعض إذ كانت من جزيرة إلى أخرى في المياه لم تكن عميقة إذ تستطيع هذه المراكب الانتقال بين الشواطئ دون الدخول في المياه المفتوحة فكان المتجه غرباً من جزيرة قبرص ينتقل عبر الجزر اليونانية حتى يصل إلى الجنوب الايطالي، فإن جزيرة صقلية عبر الطريق الشمالي كما يعرف وأما المتجه جنوباً فهذا باستطاعته الوصول إلى بلاد النيل عبر جزيرة كريت أما المتجه شرقاً فأنه يدخل عبر هذه الجزر حتى مضيق البسفور[٢].

أما فيما يخص الحوض الغربي من البحر المتوسط فقد كان يحتوي على جزر مختلفة تحيطه من الشمال والجنوب، وهذا ما يسهل حركة الملاحة بداخله فضلاً عن انعدامه من الشعب المرجانية التي تعيق حركة السفن فقد كان يظم من جهة الشرق إلى جهة الغرب (جزر ليباري وجزر كورسيكا وجزيرة سردينيا وجزر البليار) فضلاً عن جزيرة صقلية [٣].

وقد ساعدت هذه الطرق البحرية بأن تصبح من أشهر نقاط الانطلاق للسفن التجارية، إذ كانت تتجه نحو الحوض الغربي من البحر المتوسط دون عناء ومشقة وكانت تصل عبر مضيق مسينا أيضاً [٤].

وعندما انتقل مركز الثقل في العالم القديم غربا من بلاد فارس والشرق الأدنى إلى اليونان، تولى البحر المتوسط الدور الذي لعبه بعد ذلك كوسيلة ممتازة للسفر والتجارة في اليونان القديمة، إذ توجد غالبية دويلات المدن اليونانية على طول

---

[١] ارنولد توينبي ، تاريخ الحضارة الهيلينية، ترجمة . رمزي جرجس ، مراجعة .صقر خفاجة ، مكتبة الاسرة ، القاهرة ، ٢٠٠٣، ص ص٤٤-٤٥.

[٢] المصدر نفسه ،ص ص٤٤-٤٥.

[3] Lioyd .W .Watkss ,Hisory of Sicily to the A thenian war , London , John murray , Albemarle street 1872 , P3 .

[٤] ارنولد تونبي ، تاريخ الحضارة الهيلينية ، ص ٤٥.

سواحل ذلك البحر وتتجمع حول شواطئه "مثل الضفادع حول بركة" كما قال أفلاطون[١] .

وعلى الرغم من وجود بعض المستوطنات اليونانية الداخلية المهمة إلا أن تلك التي حققت ثروة، مثل أثينا وكورنثوس وسيراكيوز (سرقوسة- Συρακούσαι)، جميعها موانئ بحرية وقد كان أمراً لا مفر منه لتاجر زيوت يوناني ينقل كل موسم صيف ألفين أو ثلاثة آلاف جرة سعة خمسة غالون تزن كل منها نحو ١٠٠ رطل إلى سوق على بعد مئات الأميال وكان قادرا على تحميلها جميعا في سفينة واحدة ذات حجم معتدل فقط لكنه كان سيحتاج إلى سلسلة لا نهاية لها من الحمير أو العربات التي تجرها الثيران لحملها برا، وحتى مجيء خط السكة الحديد في العصر الحديث ، كانت المياه هي الوسيلة الوحيدة الممكنة للنقل الثقيل والأكثر ملائمة للسفر لمسافات طويلة [٢] .

وهكذا كان التجار اليونانيون يتنقلون جيئةً وذهابا على طول وعرض البحر المتوسط، إذ تراهم في موانئ جنوب روسيا من أجل جلب الحبوب إلى أثينا، وعلى مراسي بيرايوس-Πειραιώς يلتقطون زيت الزيتون لشحنه إلى المستعمرات اليونانية على طول البحر الأسود ثم ينفذون إلى بيروت من أجل أخشاب أرز لبنان ويتفاوضون في ميليتس على ساحل آسيا الصغرى للحصول على أقمشة صوفية فاخرة تجني ضعفين إلى ثلاثة أضعاف سعر الشراء في المحلات التجارية في أثينا أو سيراكيوز، وبلغ متوسط طول السفن التي استخدموها ١٠٠ قدم وقدرتها الاستيعابية نحو ١٠٠ طن، وكانت هناك بالطبع سفن أخرى أكبر بكثير تصل إلى ٥٠٠ طن على الأقل وأخرى أصغر بكثير للمسارات الساحلية القصيرة [٣].

---

[1] Lionel Casson.Travel in the Ancient World , Harper Collins.1974.P65.

[2] Ibid,P65.

[3] Ibid , P 66.

وقد تم تزويد أبدان السفن بأسس مريحة ومستديرة بصورة جيدة، ولم تكن الأشرعة عبارة عن لوحة قماشية منتشرة وشاهقة، بل كانت عبارة عن مربع واحد منخفض وعريض ، بمعنىً آخر لقد تم تصنيع السفن من أجل السعة والسلامة وليس السرعة، وبالقرب من المؤخرة كان هناك بشكل عام منزل صغير يحتوي على عدد قليل من الكابينات لقبطان المركبة وصاحبها أو التاجر الذي استأجرها وكانت الكابينة متقنة للغاية تتكون من بضعة أقدام مربعة من المساحة توفر مكاناً للنوم لكنها عملت على إبعاد الركاب عن المطر أو البرودة أو الحرارة ، وكان الخدم الذين رافقوا البحارة والتجار وكذلك أي شخص آخر حجز مكاناً ينامون على سطح السفينة، وعلى المراكب الساحلية الصغيرة جدا من المحتمل أن يكون التاجر قد شارك سطح السفينة مع الآخرين وعلى متن سفينة كبيرة أم صغيرة كانت، إذ كان التاجر والبحار يُحضران طعامهما معهما ويجعلان خدامهما ينتظرون دورهم للطهي في مطبخ السفينة، ومن ثم يأكلون على سطح السفينة المفتوح دون أي مظاهر احتفالية وعندما تصل السفينة إلى الميناء كان أول ما يفعلونه هو الاندفاع إلى (معبد بوسيدون- Ποσειδώνας ναός) الذي يقع في مكان ملائم على رصيف الميناء لتقديم الشكر على العبور الآمن وشريطة أن يكون المرء محظوظا مع الطقس فإن السفر عن طريق البحر لا يمكن أن يكون تجربة غير سارة، فبمجرد أن يشتري المسافر (تاجراً كان أو عابر سبيل) طعاما وشراباً ويخزنه مع معداته على متن السفينة فلم يكن هناك حاجة إلى بذل مزيد من الجهد إذ كانت السفينة مأواه والرياح أو المجاديف تقوم بالعمل [1].

وقد تطورت الملاحة البحرية عبر التاريخ في بلاد اليونان القديمة إذ يرى أحد الباحثين في شرحه للتاريخ الاقتصادي لليونان القديمة إن التجارة البحرية اليونانية وطرقها وخطوط ملاحتها يمكن فصله بحسب المراحل الزمنية التي عاشتها اليونان القديمة، إذ إن الملاحة البحرية اليونانية لم تعش بمعزل عن مستحدثات وضرورات كل مرحلة زمنية، كما أخذت كثيراً من نمط الحياة السائد في كل مرحلة ، وقد كان

[1] Lionel Casson. Travel in the Ancient World ,P44.

هناك شرح شبه تفصيلي عن أحوال الملاحة البحرية ضمن باب التجارة وتناول تقسيم الملاحة البحرية حسب مراح تاريخ اليونان القديمة [١].

وجرى التقسيم كالاتي :

١- الملاحة البحرية في العصر الموكيني (العصر الهيلادي الحديث ١٦٠٠-١١٠٠ ق.م) والذي سمي بذلك نسبة إلى مدينة موكيناي في سهل أرجوس ،وقد أكدت المصادر الوثائقية اهتمام الممالك المختلفة بإنشاء الموانئ البحرية ومارسوا الإبحار والملاحة والقرصنة ،إذ نجح الموكينيين في السيطرة على البحر بعد انتشار السيادة الكريتية ،ونجحوا في الوصول إلى آماكن بعيدة وأقاموا علاقات تجارية ناجحة،فجابت السفن الموكينية البحار البعيدة والقريبة ونقلت السلع الموكينية من مصنوعات معدنية وآنية فخارية إلى صقلية وجنوب ايطاليا وجزر(ليباري-Λιπάρι)،وكذلك وصلت السفن الموكينية إلى شواطئ جزيرة ايبيريا فضلاً عن الأواني الفخارية والآثار التي تم التعرف عليها في شمال وجنوب فرنسا وبريطانيا ومنطقة وسط أوربا ،ووصلت كذلك التجارة البحرية في هذه المرحلة الزمنية إلى سواحل أسيا الصغرى وفينيقيا و(اوجاريت-Ουγκαρίτ)[٢] كما قامت بالوصول إلى سواحل بلاد الشام إذ وجدت لقى آثارية موكينية هناك من صادرات الزيوت والنبيذ الذي كانت توضع في جرار فخارية، ويرجح أنهم صدروا الصوف والمنسوجات والمصنوعات النحاسية، ولتأمين التجارة قام الموكينيين عدداً من المحطات التجارية لتوزيع الصادرات وشحن الواردات ، وقد وجدت اثار تلك المحطات في ميليتوس ورودس وقبرص واوجاريت [٣]

---

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P56.

[٢] اوجاريت-Ουγκαρίτ، أحد الدويلات التي أنشأة في بلاد الشام والتي أنشأها الكنعانيون في منتصف الألف الثالث قبل الميلاد ،إذ امتهن أهلها حرفة التجارة وأصبحوا ملاحين مهرة وارتبطوا بعلاقات تجارية وسياسية مميزة مع الدول. للمزيد ينظر: عز الدين غربية،فلسطين تاريخها وحضارتها ، بغداد ،١٩٨١،ص١١٠ .

[٣]إبراهيم الجندي ، معالم التاريخ اليوناني، ج١،ص١٢٧ .

٢- الملاحة البحرية اليونانية في الفترة الهومرية(١٢٠٠- ٨٠٠ ق.م) العصر المظلم .

في بداية المرحلة الهوميرية أو العصر المظلم كما سمي لأنه حدث فيه انخفاض في مستوى الحضارة وتوقفها في الكثير من دول مدن اليونان القديمة، إذ قامت هجرات معروفة بالهجرات الدورية في منتصف القرن التاسع قبل الميلاد وكان المصدر الرئيسي لهذه المرحلة الزمنية هو (هوميروس الإلياذة والأوديسة)،أحدث هذا العصر هجرة مضادة في بلاد الإغريق إلى جز بحر إيجا وسواحل أسيا الصغرى الغربية على مراحل متعاقبة وكانوا يقيمون فيما بينهم أحلاف، وقد كان اليونانيين في هذا العصر أمة من الملاحين والبحارة كل واحد منهم كان ملاحاً خاصة سكان المدن البحرية أو الساحلية ، ومن ثم لم يكن هناك متخصصون في فن الملاحة بل أنهم كانوا يمثلون كل طبقات المجتمع[١] .

وكان الأمر خطيرا أن تركب قاربا لم تكن تملكه بنفسك، فقد كان هناك إغراء كبير للبحارة للبيع ، وكان على الشخص شراء حريته مقدما ،ولم يعد التجار مضطرين لامتلاك سفينة خاصة بهم أو استئجار واحدة فالنقل أصبح مضموناً رويداً رويداً عن طريق توفير الخدمات العامة، وأصبحت السفن تحمل الركاب والتجار من مكان لآخر، فيما اكتسب الفريسيون شهرة بكونهم بحارة ممتازون وثقاة اعتادوا نقل الغرباء بين مختلف المناطق الإغريقية وأصبحت هذه الممارسة منتظمة لدرجة أن مفردة خاصة في الأوديسا هي الإمبوروس المسافر بالسفينة ثم تطور ليصبح التجار البحريين والتي تشير إلى **"الراكب الذي يدفع رسوما، وليس لديه سفينة ولا مجداف"** وكانت الملاحة في هذه المدة التاريخية نشطة ، إذ حافظت على نشاط وإدامة العلاقات الخارجية ، وهو ما جعل هذا القطاع يشهد تقدماً ملحوظاً في تقسيمات عمله مع تنظيم نقل الركاب والبضائع على حدٍ سواء. [٢]

---

[١] إبراهيم الجندي ، معالم التاريخ اليوناني ،ج١، ص ٢٣٧

[2] Mark Woolmer , The Athenian Mercantile . P56.

ومع المرحلة الهوميرية (١٢٠٠-٨٠٠ ق.م)، بدأ عالم الأعمال عبر البحر بالتطور، إذ يتحد رأس المال والتخطيط في شراكة تجارية؛ وهو ما نراه في شراكة شخص من كريت مع آخر فينيقي ليجدا محطة للتصدير إلى ليبيا ، وانسحبت استخدامات الحرب إلى المعاملات السلمية من خلال القرصنة لتقترب من خلق بدايات القانون التجاري، إذ يتم تقاسم الأرباح وفقًا لنفس قواعد الغنيمة ،إذ يختار القبطان أولا من مجموع ما نالوه، ويأتي ذلك مقابل تكلفة السفينة وتنظيم الرحلة الاستكشافية وينقسم الباقي بالتساوي بين جميع الشركاء بضمنهم ذلك القبطان [١].

وفي المدينة البحرية كان لدى القادة أشياء أخرى ليفعلوها غير الصعود على متن السفن بأنفسهم؛ فهم يشكلون قيادة حقيقية حفزتهم لترك قيادة السفن للمرؤوسين ،ولم يعد أصحاب السفن مجرد ربابنة فقد أصبحوا أثرياء من الشحن دون الحاجة للذهاب إلى البحر بأنفسهم وتظهر منطقة سكيريا في الأوديسا أعلى تطور لمدينة تجارية في عصر هوميروس، إذ تتمحور كل الحياة حول المرفأ والأعمال المختلفة التي تجري فيه وتخلق المتطلبات الجديدة في المسائل البحرية فصلا بين الوظائف التي جرى دمجها سابقا ليظهر نوع جديد من المدن لا يمثل فيه العمل الزراعي موضوعاً حاكماً لذلك [٢].

وفي أماكن معينة خلفت الأرستقراطية العسكرية طبقة أرستقراطية جديدة ممثلة بأصحاب السفن الأثرياء وانتقلت الملحمة التي ولدت في بلاد الأيوليين على أكروبول البلدات الريفية إلى قصور أيونية بنيت بجانب البحر وتخلت عن النزاعات والصدامات السياسية العظيمة لتغني نفسها بالجراءة والبراعة للأشخاص للأبطال الذين يجلبون **"ثروات لا حدود لها"** من الأماكن البعيدة فالتاريخ للمدة الهوميرية ، يبشر بعظمة ميليتوس لذلك لم تحصر اليونان القديمة أنشطتها في حدود منطقة إيجة، إذ اتسعت آفاقها مع ولع البحارة **"لزيارة العديد من المدن ومعرفة أساليب الشعوب"**، ليجمعوا بذلك ثروة من المعلومات الجغرافية ويؤسسون العديد من

---

[1] Lionel Casson. Travel in the Ancient World ,P58.
[2] Ibid.P58

الروابط الدائمة ، وتصل سفنهم إلى ليديا وكاريا وقبرص وبليبونس ثم إلى مصر وفينيقيا ومنها إلى ليبيا وإثيوبيا ومناطق من أفريقيا، لتشمل هذه العمليات البحرية توريد وتبادل مواد مختلفة وربما جديدة كالنحاس والمزهريات النفيسة والعاج المنحوت والفضة والسجّاد والأواني الزجاجية والماشية والنبيذ والعبيد [١].

وكان لامدن الفينيقية دور في نقل السلع والبضائع من وإلى اليونان ، إذ ضل الفينيقيون حتى نهاية القرن الثامن قبل الميلاد هم المسيطرين على البحار،إذ قاموا ببناء المحطات التجارية في قبرص ورودس وكوس وغيرها من جزر بحر إيجة كما يقال إن الفينيقيين وصلوا إلى مناجم الذهب في جزيرة سيفنوس وثاسوس ومناجم الفضة في شمال أتيكا ،كذلك من المرجح أن يكون التجار الفينيقيون قد كونوا لهم جاليات في المدن البحرية الهامة مثل كورنثا وأثينا وطيبة ،كما ومن الغريب إن الإغريقيين تسالموا مع الفينيقيين لحاجتهم إليهم فكانت السفن الفينيقية تدخل من إلى بحر أيجة حاملة البضائع المختلفة وعلى مدى قرنيين من الزمان، لكن بعد ذلك بدأ الإغريق يستردون عرش أجدادهم الموكينيين في السيطرة على البحار وذلك منذ نهاية القرن الثامن قبل الميلاد،بل بدئوا في أنشاء محطات تجارية [٢].

وفيما يخص معرفة اليونانيين إذ أعطتهم الملاحة شعوراً بالأمن يستطيعوا أن يلجئوا أليها إذا صادفتهم العواصف والمتغيرات المناخية القاسية [٣].

وأما البحار الغربية فنادراً ما تجاوز اليونانيين في الفترة الهوميرية خط الجزر التي كانت تحدّ بلادهم، وكانت بيلوس في نهاية الطريق العظيم الذي يمتد من ليسبوس وخيوس إلى يوبريا عن طريق البحر، مع تجنب عواصف رأس ماليـاس خلال عبور بريوتيا وبرزخ كورنث وميسينري وإسبارطة، وهكذا أصبحت بيلوس سوقا مهما ومركزا فريدا للمعلومات إذ تمثل جزيرة

---

[1] Lionel Casson. Travel in the Ancient World , P58.

[٢] سيد أحمد الناصري، الإغريق تاريخهم وحضارتهم، ص ١٢٧ .

[٣] رجب عبد الحميد الأثرم ،دراسات في تاريخ الإغريق وعلاقته في الوطن العربي، منشورات جامعة قار يونس بنغازي – ليبيا ، ط١ ، ١٩٩٦ ، ص ص ١٨ – ١٩.

كيفالونيا حدود العالم الذي يمكن الوصول إليه ،وفيما وراءه باتجاه الشمال كان هناك بحر غير محدود ورياح معادية بصورة مطلقة وأراضي مروعة من الخرافات ، ومع ذلك شق بعض البحارة الشجعان طريقهم حتى كوركيرا وحتى إلى طرف إيطاليا ،إذ تم تبادل العبيد في صقلية وكان الذهاب أبعد من ذلك مشروعا يتجاوز قوة الرجال ، ومع ذلك فقد كانت هناك محاولات للوصول إلى ما هو أبعد باتجاه شبه الجزيرة الإيبيرية إذ تم استيراد الفضة من هناك [١].

٣- الملاحة البحرية اليونانية في المدة القديمة (الفترة المبكرة) (٧٠٠-٥٠٠ق.م)

كانت هناك عوامل مهمة في هذا العصر ساهمت في ازدياد الحركة التجارية وهي كالاتي:

أ- كانت لحركة الانتشار والاستيطان دور كبير في نشاط التجارة في هذا العصر فاغلب تلك المستوطنات كانت تختار المناطق المهمة التي تجمع بين السهل والميناء ،فكانت تختار المناطق التي تحتوي أنهار داخلية تصب في بحر خارجي،لنقل التجارة من الداخل إلى الخارج.

ب- الثورة البحرية والتجارية الكبرى نتيجة لتطور فن الصناعة للسفن ذات الطوابق المتعددة وكثرة عدد المجاديف فيها كالسفن ذات الخمسين مجدافاً، وبذلك لم يعد الإبحار مرهوناً بهبوب الرياح المعينة في مواسم معينة مثلما كان الحال في عصر هوميروس فقد تضاعفت سرعة السفن [٢].

ج- حركة الكشوفات الجغرافية لأسرار البحر في هذا العصر.

د- تأسيس المستعمرات اليونانية في هذا العصر في مناطق البحر الأسود وغرب منطقة صقلية وجنوب ايطاليا وشواطئ فرنسا واسبانيا، ومن بين أهم المحطات

---

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic .P59.

[٢] إبراهيم الجندي، معالم التاريخ اليوناني، ص٢٩٨ .

التجارية التي أقامتها تلك المستوطنات ميناء المنيا في شمال سوريا،فكان نصف سكانها من اليونان من أهل يوبويا [١] .

وفضلاً عن ذلك قام اليونانيين أيضاً محطات في البحر الأسود بحثاً عن السمك والمعادن والخشب والحبوب ،ومن هذه المستوطنات أولبيا وفاسيس وديوسكوريا وسينوب، وفي مصر كانت نقراطيس ميناء تجاري يتم فيه عمليات التبادل التجاري بين المصريين واليونانيين ،فكانت جميع صادرات وواردات اليونان مع مصر تمر عبر هذا الميناء [٢] .

وقد كان تطور الشحن البحري بطيئا ولكنه ثابت، إذ التزمت البنية البحرية بالنوعين التقليديين لكنها منحتهما قوة أكبر فتحول قارب الشحن الصغير الذي ظهر لأول مرة كمركب مناسب في الإبحار الساحلي إلى سفينة قوية ذات شراع قماشي ضخم تتكيف مع الأحمال الثقيلة والرحلات الطويلة، وفي السفن الحربية التي استخدمها التجار الذين يخشون المواجهات كان التحول أكثر شمولاً [٣].

أما فيما يخص قادس البنتكونتر وهو نوع من أنواع القوارب ذي الخمسين مجدافاً الذي ظهر في نهاية الفترة الهومرية فقد جرى تسليحه بذراع اصطدام وقبل نهاية القرن الثامن قبل الميلاد اخترع الكورنثيين سفن التريميير (ثلاثية المجاديف)، وهي سفينة جميلة ذات ثلاثة صفوف من المجدفين والتي يمكن أن تستوعب طاقماً من مائتي رجل، ومع اختراع المرساة للسفن في القرن السابع ق.م أصبحت السفن أكثر أماناً و فيما يخص الإبحار فقد كان مستبعداً في فصل الشتاء ويقتصر على جزء من فصل الصيف يُقدّر بخمسين يوماً وهي الفترة الصيفية التي تعتدل فيها الرياح ويكون البحر أقل خطورة، كما إن عامل السرعة بالنسبة للتجار كان حاسماً ومهماً للغاية، فليس من الضروري الانتظار على اليابسة للحصول على منتجات أفضل أو خمور جديدة، بل الأهم أن تملأ قاربك بأسرع وقت وتعود أدراجك قبل بدء موسم الأمطار

---

(١) إبراهيم الجندي، معالم التاريخ اليوناني،ص٢٩٨- ٢٩٩ .
(٢) المصدر نفسه،٢٩٩ .
(3)Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P114.

الخريفية والعواصف وكافة العقبات الأخرى التي قد تجابهها السفن،وفي فترة الربيع كانت مستبعدة للإبحار فيها وذلك لما تحمله من سوء طالع بحسب المعتقدات اليونانية، علاوة على استمرار صعوبة الأجواء والأمواج [١].

كان اليونانيون يحاولون فعلياً التخلص من العقبات الطبيعية التي تعوق الملاحة فمثلاً كانت الموانئ محمية بواسطة كواسر الأمواج ،إذ كان طول كاسر جزيرة ساموس الذي بني في القرن السادس قبل الميلاد ما يقرب من ٤٤٠ ياردة طولاً أي تساوي نحو ٤٠٢,٣٤ متر و٣٨ عرضا أي تساوي ٣٤,٧٤٧٢ متر، وفي تحدٍ للآلهة قام الإنسان بتقويم الخطوط العريضة للأراضي والبحار فأصبح مضيق لوكاس مغطى بالرمل مما اضطر السفن العائدة إلى كورسير إلى الالتفاف والوقوف في البحر، وقد عمَّق أهل كورنثوس ممرهم الملاحي كما يقال إن الملك الكورنثي(بيرياندر- Περίανδρος ٦٢٧-٥٨٦ق.م)[٢] فكر في قطع برزخ كورنثوس من أجل تجنب عواصف رأس مالي ولتقصير الرحلة من بحر إيجة إلى البحر الأيوني، لكن مثل هذا العمل كان خارج نطاق إمكانية المهندسين في ذلك الوقت، ومع ذلك تم وضع طريق من الأخشاب عبر البرزخ، وهو عبارة عن ديلكوس (طريق معبّد) إذ تم جر السفن على بكرات لتسيهل من حركتها فوق هذا الطريق .وعلاوة على ذلك استمر الإغريق في الاهتمام بقطع البرزخ قبل فترة طويلة من قيام الملك الفارسي الأخميني زركسيس-Zusseys [٣] وهو الملك الفارسي الأخميني (أحشويرش الأول- Πρώτα ahshwish ٤٨٦-٤٦٥ ق.م)[٤] إذ قام بإنشاء قناة جبل آثوس بطول ميل وربع، ولقد كان من غير الممكن تقدير كثافة التجارة اليونانية قبل الحروب الفارسية

---

(1) Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic.P114.

(٢) بيرياندر-Περίανδρος ٦٢٧-٥٨٦ق.م، ثاني طاغية حكم في كورنثا في اليونان القديمة،وكانت فترة حكمة مزدهرة، إذ كان قاسياً ومنصف عادل على ضمان توزيع الثروة في كورنثوس.للمزيد ينظر: ديفانبييه وآخرون، معجم الحضارة اليونانية،ج١،ص ١٩٧.

(3) GustaveGlotz , Ancient Greece at Work: An Economic .P116.

(٤) أحشويرش الأول ، الملك الفارسي الأخميني الذي خلف والده دارا الأول في الحكم ، وقد خاض الحرب للسيطرة على بلاد اليونان القديمة ألا أنه فشل في ذلك . وللمزيد ينظر: طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات ، ج٢ ، ص ٤٥٥.

إلا بالمقارنة مع الفترة التالية ووفقاً لأرسطو، فإن الإمبوريا أو الأعمال التجارية بالمعنى الكبير تنقسم إلى ثلاثة فروع هي :

١- ناوكليريا أو بناء السفن تجار واصحاب السفن .

٢ – فورتيجيا أو النقل التجاري.

٣ – باراستاسيس أو الرسوم التجارية، وخاصة قروض رهن السفن [١].

أن هذا التقسيم للعمل لم يكن قد ظهر بعد في زمن هزيود، إذ تحدث شاعر الفلاحين عن البحر فذلك لأن الملاحة تمثل مهنة إضافية للمزارع **"الذي يرغب في الهروب من الديون والمجاعة القاتلة"**، وهذا النوع من البحارة يذهب إلى البحر بعد الحصاد ويعود قبل فوات أوان الحرث في الخريف، إذ إنه مواطن يتنقل عبر البحر لبيع جزء من إنتاجه فهو فلاح وملاح تجاري وهذا النوع من الفلاح-التاجر الذي ازدهر في القرن الثامن قبل الميلاد لم يختف بسرعة كبيرة، لكن طبقة التجار أصبحت كبيرة لدرجة أنه في القرنين السابع والسادس قبل الميلاد يمكننا التمييز بين العناصر التي تم تحديدها لاحقًا من قبل أرسطو. إن توسع صناعة الأواني الفخارية وتصدير هذه الأوعية المحتوية للزيت والنبيذ والعطور في حمولات قوارب كاملة لا يمكن أن يستمر بدون وسطاء بين منتجي بلد ما ومستهلكين من بلد آخر، وقد وصلت الأواني الفخارية بالفعل إلى نقراطس قادمة من كورنثوس وأتيكا مع وجود صادرات عكسية إلى مناطق يونانية مختلفة كما وصلت غرباً إلى إيطاليا وصقلية [٢] .

كانت نقراطس التي بناها الجنود المرتزقة بموافقة الملك المصري (بسماتيك الأول- Πρώτο το Ψματικό،٦٦٤-٦١٠ق.م)[٣] بشكل خاص قد ازدهرت من عمل الميليسيين، إذ تقع هذه المدينة على ذراع صالح للملاحة من نهر النيل وتتواصل عن

---

(1) GustaveGlotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P117.

(2) Finley , M.I. The Ancint Economy. P535.

(٣) بسماتيك الأول-Πρώτο το Ψματικό ،أول ملوك الأسرة السادسة والعشرين في مصر القديمة قام بالتمهيد لمشروع عظيم وهو جمع السلطة الداخلية بيده وأصبح حاكم مصر كلها .للمزيد ينظر: أحمد أمين سليم،دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم مصر-العراق-أيران،دار النهضة العربية للطباعة والنشر،بيروت،١٩٨٩ ،ص١٩٧.

طريق القناة مع العاصمة سايس وتدار بشكل جيد من قبل قضاة يونانيين ،وتبدو نقراطس بمستودعاتها الأربعة التي تهيمن عليها المعابد ومتاهة الممرات حول الميناء ومصنوعاتها الفخارية والخزفية وأحيائها المخصصة للسكان الأصليين تبدو كواحدة من تلك المدن ذات الكثافة السكانية المتنوعة المليئة بالحياة والحركة ، والتي تسببت التجارة في جميع الأوقات على شواطئ البحر المتوسطي ظهورها وازدهارها من ٦٥٠ إلى ٥٥٠ ق.م ،ومن ثم جعلها الإغريق واحدة من محطات الإمداد الرئيسية ،إذ صدّروا إليها الأواني الفخارية المحملة بالنبيذ وزيت الزيتون وأرسلوا منها الحبوب والمزهريات محلية الصنع والكتان والمرمر والنطرون والشب والعطور والمراهم في زجاجات الخزف ومنتجات أفريقيا والجزيرة العربية كالذهب والعاج واللبان، وعندما امتدت هذه العلاقات إلى جميع أنحاء البحر المتوسط من أولبيا إلى إتروريا كانت نقراطس واحدة من أكثر المدن ازدهارا في العالم اليوناني وكان التجار والبحارة يتفاخرون بترفها ومكانتها التجارية [١].

٤ـ الملاحة البحرية اليونانية الأثينية أو العصر(الذهبي) (٤٨٠ـ٣٢٠ ق.م)

إن هذه التسمية التي أطلقت على اليونان تشمل المرحلة الممتدة من نهاية القرن السادس إلى نهاية القرن الرابع قبل الميلاد،إذ أن منح النقص في السلع الزراعية والمواد الخام الضرورية أهمية متزايدة فكان من الضروري للغاية جمع المنتجات من الأسواق البعيدة التي تتوفر فيها بكثرة وتوزيعها على المدن ذات الكثافة السكانية المتزايدة التي كانت تفتقر إليها، وقد كان أفلاطون نفسه العدو المعلن للتجارة، إذ حدد جيداً الفائدة الاجتماعية للتاجرعندما دعاه الوكيل الذي يضمن التوزيع المنتظم والمدروس للثروة التي تنتجها الطبيعة دون قياس أو انتظام، واعترف أرسطو بنفس القدر أنه من المستحيل على بلد ما أن يبقى بمعزل عن الآخرين دون بيع أو شراء أو استيراد أو تصدير صحيح أن المنظرين فهموا شرعية التبادلات بطريقتهم الخاصة إذ كان من دواعي سرورهم استحضار الأيام التي باع فيها كل منهم فائض إنتاجه

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic . PP 119 -120.

مباشرة، وكانت المعاملات مقتصرة على المنتجات الطبيعية لكن الناس وخاصة في المدن الديمقراطية اهتموا بالتجارة حتى نالت تطوراً هائلاً في أثينا وبيرايوس [١].

وفي هذه المدة تميزت (كابيليا) أو تجارة التجزئة[٢] أوالتجارة المفردة فضلاً عن تجارة الجملة أو الإمبوروي التي كانت تُصنف بأنها التجارة المنقولة بحراً وكان السوق الأثيني شديد التنظيم لكلا الفرعين [٣].

وقد حقق الشحن البحري تقدماً كبيراً من القرن الخامس ق.م فصاعداً إذ باتت سفن التريميير السريعة[٤] (ثلاثية المجاديف)تحمل حوالي مائتي رجل، واستمرت وسائل النقل الحربية بالاتساع أيضاً وتم تجهيز بعضها لحمل الخيول ، فيما وصل مقدار حمولة السفن التجارية إلى(١٠٠٠٠) تالنت أي ما يقارب (٣٦٠ طنًا) ، وكانوا ينقلون بشكل متكرر (٥٠٠٠) ميديمنوس من الحبوب (أكثر من ٧٠٠٠ بوشل)، لكن السفن الساحلية لم تتجاوز (٥٠٠)تالنت أي نحو (١٨ طنًا) ، وكحال الفترة السابقة ما زال الملاحون يفضلون البقاء على مرمى البصر من الأرض ، وللذهاب إلى صقلية كانوا يبحرون دائماً عبر كورسير اوتاراس ، لكنهم لم يعودوا خائفين من البحر المفتوح كما كانوا من قبل ، أما للذهاب في رحلات طويلة فما زالوا ينتظرون المواسم الجيدة ،وفي هذا السياق تمكن بحارة بيرايوس من الإبحار بعد احتفال الديونيسيا ليعودوا قبل الاعتدال الخريفي ، لكن المضاربين لم يسمحوا بتعليق كل الملاحة خلال فصل الشتاء ولم يقلقوا أنفسهم بشأن حالة الطقس ، وغالباً ما كان يتم إجراء عمليات الإبحار القسرية دون توقف في الليل ومن الاستخدام المتكرر للخرائط قد نفترض أنه تم استخدام المخططات البحرية وكانت المنارات لا تزال غير معروفة ولكن أقيمت العديد من العلامات والإشارات البحرية من جميع الأنواع وتم بناء معالم

---

(1) GustaveGlotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P288.
(2) Migeotte L The Economy of the creek Cities . P49.
(3) Mark Woolmer , The Athenian Mercantile . P38.
(٤) سفن التريميير، نوع من أنواع السفن التي صنعت في اليونان القديمة للتطوير من حركة التجارة البحرية وقد تميزت بأنها تحتوي على ثلاثة مجاديف تسهل من حركتها بسرعة لا بأس بها في البحر .

من الرخام أو الحجر الأبيض على المواقع البارزة ،إذ كان بحارة أثينا يتطلعون من البحر لرؤية القمة اللامعة لتمثال (أثينا بروماخوس-Αθηνά Προμάχου) الضخم، وفي ثاسوس حمل برج على ضريح نقشا يقول إنه سيكون **"خلاص السفن والبحارة"**[1] .

ومع الوسائل المتاحة للنقل البحري التجاري لم تكن السرعات كبيرة بعد ومع ذلك زادت كثيرا قياساً بالسابق ففي الفترة الهومرية استغرق الأمر ثلاثة أيام على الأقل للانتقال من ليسبوس إلى أرغوليذا (٢٤٠ ميلا بحريا)، وخمسة أيام من جزيرة كريت إلى مصر (٣٠٠ ميل)، وسبعة أيام من جزر كيكلاديز إلى إثاكا (٢٨٠ ميلاً) ، ومع توفر رياح جيدة كانت السرعة ما بين عقدتين وثلاث عقد ، وفي بداية القرن الرابع قبل الميلاد يعطي زينوفون أمثلة على السرعة وعمليات العبور التي تمت من كوتيورا إلى سينوب (١٧٠ ميلاً) في يوم وليلة، ومن سينوب إلى هيراكليا (١٩٠ ميلاً) في يومين، ومن هيراكليا إلى بيزنطة (١٢٥ ميلا) في يوم طويل يتراوح بين ستة عشر وثمانية عشر ساعة [2].

وبذلك كانت السرعات العالية تتراوح بين ست وسبع عقد وتكون سرعة السفن قد تضاعفت ثلاث مرات عن الفترة السابقة، وبالنسبة للسرعة المتوسطة المناسبة للتاجر وهو الشيء المهم يعطينا زينوفون مرة أخرى مؤشرا جديراً بالاهتمام ليذكر إن سفينة أبحرت من ساحل ميليسيا إلى ساحل لاكونيا في(٢٩٠ ميلاً) في ثلاثة أيام وثلاث ليال ، كانت هذه السرعة التي تبلغ أربع أو خمس عقد هي سرعة الرحلة الطويلة دون توقف وبرياح خفيفة، ولكن نظراً لعدم وجود تجديف في الليل كقاعدة عامة يجب أن نعتقد بأنه في الموسم الجيد كان هنالك ست عشرة ساعة من الإبحار الفعلي في اليوم وهذا دليل على أن الإبحار والملاحة كان منتظم وفق قوانين خاصة تجعل منه سهل ويسير وكذلك أقل خطراً نظراً لكثرة المخاطر في البحر ليلاً لا يتم

---

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P294.
[2] Ibid , P249.

تحريك المجاديف ، ومن ثم فإن المسافة المقطوعة في يوم عادي تتراوح بين ٦٥ و ٨٠ ميلاً بحرياً [١].

ومن خلال ما وضحه أرسطو من التحسينات التي أدخلت على تنظيم التجارة البحرية بشكل جيد عندما شمل تحت عنوان الإمبوريا أو التجارة، العناصر الثلاث التي هي : ناوكلير اوفورتيجيا وباراستاسيس، إذ أن الاثنان الأولان هما مالكي السفن والنقل. والنوع الثالث يشابه كوميند االقرون الوسطى، وهي مؤسسة مختلطة وأنواعها الرئيسية هي قروض رهن السفن والشراكة برأس المال والتفويض والإرسالية أو الاستيداع، ويميز أرسطو كذلك بين الرجال الذين يرتادون البحر بين أولئك الذين يذهبون لغرض التجارة الربحية(Chrematistike)،ومالكي السفن (porthmeutikon)، الذين ينقلون الركاب والبضائع [٢].

أن الفرق بين تكلفة النقل البحري وتكلفة النقل البري يكاد يكون لا يصدق كما أدت المنافسة إلى انخفاض تكاليف الشحن البحري على الرغم من أن النقل كان لا يزال مربحا وذلك بفضل وفرة الطلب وتسهيلات الملاحة المتزايدة،ولم يكن نقل الركاب ذا مكسب كبير فكانت الأجرة من إجينا إلى بيرايوس ٢ أوبول وبتكلفة تبلغ ٢ دراخما يمكنك الذهاب إلى مصر أو البحر الأسود مع الزوجة والأطفال والأمتعة إلا إن التدفق المنتظم لإرساليات البضائع والسلع كان أكثر فائدة، إذ كان الشحن في هذا الجانب منخفض نسبياً لكنه حقق ربحا جيدا لأن مالك السفينة قام بتكييف سعره مع أرباح التاجر الكبيرة ومع الفائدة على القروض البحرية التي كانت هائلة [٣].

ويبدو من خلال التطور الملحوظ في عمليات النقل البحري والكلفة المنخفضة قياساً بالنقل البري الباهظ في التكاليف قد ساعد على تطور كبير للتجارة اليونانية القديمة إذ

---

[1] Gustave Glotz , Ancient Greece at Work: An Economic . P295.
[2] Ibid . P295.
[3] Alai Bresson. The Making of The Ancient Greek Economy: Institutions, Markets, and Growth in The City-States; translated by Steven Rendall. United Kingdom: Princeton University Press. 2016, P85.

أنها أخذت تكبر وتزداد وتتنوع فضلاً عن جودة البضائع التي كان يجلبها التجار من دول مختلفة .

وقد كانت السفن التجارية (Shipping) يطلق عليها أسم " المستديرة " أو السفن " المجوفة " مقارنة بالسفن الحربية التي كانت أقل عمقاً، فضلاً عن ضيقها بالنسبة للسفن التجارية إذ كانت تتمتع بمساحة أوسع وذلك لاستيعاب أكثر عدد ممكن من البضائع التي كانت تجوب البحار بها مع تجارها، وكانت تعتمد السفن التجارية على الشراع تقريباً ولكنها أبطئ من سفينة (الترييريس) المعروفة بالأسم اللاتيني (تريريميس) (Trieres) إذ كانت أضخم السفن التجارية تزن نحو اربعمائة طن تقريباً، وفي القرن الخامس قبل الميلاد تدهورت أهمية الموانئ الغنية السابقة لكورينثوس وأيجينا بسبب ميناء (بيرايوس- Πειραιώς) الذي تم تحديثه على يد (ثيستوكليس- Θεστοκλής) ، وكان مركز نشاط تجاري وعسكري مكثف [١].

ومن جزيرة (سيروس) تأتي مجموعة من الأثار الطينية من الألف الثالث قبل الميلاد منقوشه عليها صور للسفن في ذلك العصر (الشكل ١)[٢] رسومات تخطيطية لصور القوادس المدفوعة بمجاديف متعددة، إذ أن الهيكل الخارجي لها نحيف ومستقيم ومنخفض يرتبط به بزواية حادة من اليمين تقريباً ساق عمود ضيق وعالي في الارتفاع يحمل من الجزء العلوي أداة على شكل سمكة ، أما المؤخرة الحادة لها إسقاط يشبه الإبرة على مستوى خط الماء [٣].

وقد تكشف الأدلة القليلة بشكل لا لبس فيه بأن الألفية الثانية قبل الميلاد في بلاد اليونان القديمة مثلت مدة حاسمة للتاريخ البحري في البحر المتوسط إذ شهدت السفن البحرية التجارية والحربية تطوراً وكانت تتنوع من القادس والمراكب الشراعية المبنية بنظام الدعامات الداخلية ، فضلاً عن إضافة

---

[١] بيير ديفانبيه وآخرون ، المعجم ، ج ٢ ، ص ١٥.
[٢] ينظر الشكل ١ في الملاحق ، ص ١٥٨
[3] Casson, Lionel - Ships and seamanship in the ancient world, Princeton University Press.1986. PP 30-32.

المنصة لجسم السفينة ليصبح وجودها معياراً في العالم القديم والشراع المربع العريض ، وربما شهدت أيضاً إدخال خطوط السحب للأشرعة، وقد أنتج بحر أيجه تصميم بدن يتميز بخطوط مستقيمة ونهايات بزاوية ومقدمة عالية ، هذا وقد جلب الإغريق في العصر البرونزي شكل كان بمثابة نموذج أولي للسفينة اليونانية الحربية وكذلك التجارية ، وفي أقصى الجنوب بدأ استخدام شكل دائري من الهيكل في كل من القوادس والمراكب الشراعية وربما يكون نتاج أحواض بناء السفن في كريت أو بلاد الشام [١].

ومن السفن المختلفة حسب وصف هوميروس، كان هناك العديد من الأحجام القياسية إذ أن السفينة ذات العشرين مجدافاً وهي أصغر ما مذكورة وقد تم استخدامها في الإرساليات الاعتيادية وأعمال النقل ربما في نقل البضائع التجارية أو نقل مواد أخرى كمواد البناء من الرخام والحجر الذي كان يستخدم في بناء المعابد والقصور وحتى أرصفة الموانئ، ومن ثم ذكرت السفن ذات الخمسين مجدافاً وهي أكبر من سابقتها إذ كانت تتميز بقوة وأداء جيد وقد أعطيت الاسم التقني لها لاحقاً وهو (بينتيكونتر- πεντηκοντρα)، وكانت هذه وسيلة نقل شائعة للقوات العسكرية أيضاً فضلاً عن وجود ناقلات تصل عدد مجاديفها إلى مئة مجدافاً [٢].

ولابد للسفن والمراكب التجارية أن تكون ذات وزن أثقل وأوسع من السفن الحربية إذ أن الصاري أكثر ثباتاً ويحمل بلا شك شراعاً أكبر وربما غير قابل للسحب مع بدن أعرض ، وفي بعض توصيفات هوميروس تبدو السفن التجارية بأنها تتخذ شكلاً وعائياً إذ يوضح نموذج طيني من قبرص الشكل الذي يبدو عليه المركب التجاري الثقيل ذو البدن العميق والمستدير وينتهي في الخلف بقلعة بارزة تحيط بها أبراج ضخمة توضع فيها المجاديف كما في الشكل (٢-٣)[٣]، ظهرت سفينة يونانية قديمة من القرن السادس قبل الميلاد بهيكل ثقيل ذي مؤخرة مستديرة ، ولكن بمقدمة

---

[1] Casson, Lionel - Ships and seamanship in the ancient world.PP33-34.

[2] Ibid . P44.

[٣] ينظر الشكل ٢-٣ في الملاحق ، ص ١٥٨-١٥٩ .

مستقيمة مميزة كما في الشكل (٤)[١]، وهذا الشكل يمثل تقليداً لوحظ في بحر أيجة في وقت مبكر من الألف الثاني قبل الميلاد ، ولابد من الأشارة هنا إلى أن قوارب التجديف كانت ذات أهمية بالغة في المواسم التي تكون فيها الرياح خفيفة أو معدومة وخصوصاً في فصل الصيف [٢].

وبشكل عام وخاصة بالنسبة للبضائع الثقيلة كانت أمكانية استخدام النقل البحري عاملاً حاسماً في تطوير النشاط الاقتصادي إذ أعطيت الأولوية لمقالع الرخام القريبة من البحر كالمقالع الموجودة في باروس أو في نيكوميديا التي نقلت اهتمامها من النقل البري إلى النقل البحري، فضلاً عن المقالع الموجودة في أليكي الواقعة جنوب ثاسوس،إذ كانت في الواقع تقع على ساحل البحر وهذا جعل من الممكن تحميل الرخام مباشرة على متن القوارب وتجنب أي نقل بري [٣].

وهكذا فإن الطريق الملكي الحقيقي في بلاد اليونان القديمة كان بحرياً بامتياز، لكن النقل البحري يفترض مسبقاً أن تكون له تقنيات وكذلك وجود إمكانيات وخبرة مهنية، فالبحر المتوسط مع مرافقه من (بونتوس وأوكسينوس والبحر الأسود) كانا يمثلان جسماً مائياً مجزئاً للغاية فضلاً عن وجود أنماط رياح رئيسية تسود المنطقة ، كما يوجد في بحر أيجه نظامان متعاكسان للرياح إذ أنها فيما بين شهر مايو ونهاية سبتمبر تهب من الشمال ، ومن نهاية سبتمبر إلى أبريل تهب من الجنوب ،ومن أحدى السمات المميزة لبحر أيجه هي أن الرياح تهب في شهر يوليو ، وتسمى تلك الرياح من قبل الإغريق "أيتيسيان" (etesiai) أي أنها رياح سنوية ،وفي اليونانية الحديثة يطلق على هذه الرياح (meltemi) من الكلمة التركية "نسيم" فضلاً عن الرياح الشمالية فأنها تزداد قوة وتهب باستمرار وبصعوبة شديدة مما يؤدي في بعض الأحيان إلى عواصف عنيفة ، وعلى الرغم من هذه الأنماط فقد كانت على الرياح

---

(١) ينظر الشكل رقم ٥-٦في الملاحق ،ص ١٦١

(2) Casson, Lionel - Ships and seamanship in the ancient world. P64.

(3) Alain Bresson, A.The Making of The Ancient Greek Economy . P85.

التجارية في المحيط الأطلسي أو الرياح الموسمية في المحيط الهندي ، فأن سمة البحر الأبيض المتوسط المميزة هي عدم استقرار الرياح فيه [١].

ونظراً لقرب المناطق القارية وتضاريسها غالباً ما تغير الرياح من اتجاهاتها عدة مرات في اليوم على المستوى المحلي في بعض الأحيان ، ومن ثم فإن الإبحار في البحر المتوسط يتطلب معرفة جيدة بالرياح المحلية والفخاخ التي توضع للبحارة أحياناً وخاصة أن خطر الغرق الذي يصيب السفن ليس بعيداُ جداً ، حتى لو لم يكن البحر المتوسط في حالة مستقرة إلا أنه يجب التحسب لكل طارئ ، إذ أن البحارة كانوا يدرسون حالة الطقس واتجاه الرياح حتى يتمكنوا من الحفاظ على أنفسهم وبضائعهم [٢].

---

[1] Wilson, A. I. Developments in Mediterranean Shipping and Maritime Trade from the Hellenistic Period to AD 1000. In Robinson and Wilson 2011:PP 33–59.
[2] Ibeid , PP 59.

المبحث الثالث

معوقات التجارة

تنوعت المعوقات التي وجهتها التجارة إلى نوعين من المعوقات طبيعية وبشرية ، وما يلي توضيح ذلك السياق كالاتي :

أولاً: المعوقات الطبيعية .

كان الحوض الغربي من البحر المتوسط ذو مناخ ملائم جداً لحركة السفن التجارية، إذ لا توجد التيارات البحرية التي كانت تتميز بعنفوانها، كما كان يتمتع بعدم مرور الكتل الهوائية المدارية إليه والتي كانت تؤثر على درجات الحرارة وتقوم بحدوث العواصف والأنواء أو المتغيرات المناخية التي كانت تحد وتعرقل استمرارية السفن التجارية فضلاً عن ذلك ساعدت التيارات الهوائية الخفيفة في تيسير حركة الملاحة ، فقد كان الجزء الشرقي للبحر المتوسط يتعرض لتيارات هوائية في فصل الصيف، وقد تأخذ هذه التيارات اتجاه الشمال الغربي وذلك يساعد على اندفاع السفن من الساحل الفينيقي باتجاه الجزر اليونانية ، بينما كان بالمقابل يتعرض الجزء الغربي إلى تيارات بحرية خفيفة بين فصل الخريف وفصل الربيع وهذه الأخرى تتجه في اتجاه الشرق وتساعد على اندفاع السفن [١].

وبناءً على ما تقدم يوصلنا الواقع الطبوغرافي اليوناني إلى استنتاجين باتجاهين متعاكسين، فعلى مستوى الاقتصاد لابد أن نقول إن الطبوغرافيا اليونانية كانت عاملاً كابحاً للنجاح والتفوق الزراعيين، فالجبال مكسوة على الأغلب بصخور عارية والسهول تتمايز بين حالتين أساسيتين كلتاهما لا تشجعان الزراعة بدرجاتها القصوى فالتربة غير الخصيبة والمياه المنحصرة في المستنقعات والتي تشغل مساحات واسعة من الأرض لعبتا دوراً كبيراً في هذا الصدد، إلى جانب انحباس الأمطار وسرعة اكتساح فيضانات الشتاء للطبقة الخصبة السطحية، لكن ما يكبح تحقيق النجاحات الزراعية الكبيرة ومن ثم تحقيق الانتعاش الاقتصادي من هذا المضمار يفعّل نجاحاً

---

[١] يسري الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ،منشأة المعارف بالاسكندرية،١٩٨٤ ،ص ٢٤-٢٥.

اقتصادياً في مضمار آخر وهو التجارة، فعطفاً على هذا الواقع الطبوغرافي وقائمة المواد غير القليلة التي استوردتها المدن اليونانية من مناطق أخرى غير قريبة في مدد زمنية مختلفة، يمكننا القول بأن محدودية الغلة الزراعية دفعت بالتجارة إلى الانتعاش وخاصة التجارة البحرية [١].

إن هذا الواقع الطبوغرافي يمكنه أيضاً أن يرسم لنا انطباعاً حول المعوقات والمصاعب التي واجهتها التجارة على الأرض، أو التجارة البرية على وجه الخصوص فكل هذه السلاسل الجبلية والانحدارات الصخرية وما يقابلها في السهول من مستنقعات وبحيرات شاسعة، يجعل من هذا النوع من التجارة مهمة مضنية ذات تكاليف باهظة ، وهذا يدل على وجود التجارة البرية لكن لصعوبتها أصبح الاتجاه إلى البحر، الأمر الذي يفسر نجاح اليونانيين في التجارة البحرية وذلك هرباً من الواقع الطبوغرافي من جهة وانتهازاً لفرصة قرب السواحل من أغلب المدن أو إطلالتها عليه مباشرة من جهة أخرى لكن هذا النوع التجاري هو الآخر أصطدم بواقع طبيعي قاس آخر يتمثل بالمناخ، ومن ثم فإنه بإمكاننا القول بأن النجاح التجاري كان نجاحاً نسبياً مقارنة بالزراعة، وليس نجاحاً كاسحاً أودى بأفراد المجتمع إلى اعتزال الزراعة والعمل في التجارة، خاصةً وإن المصادر تشير إلى إنه في أتيكا كانت المساحات غير الصالحة للزراعة تمثل ثلث مجموع مساحة المنطقة الكلية فقط، وإنه نحو ٨٠% من السكان عملوا في مجال الزراعة وتفرعاتها [٢].

وهنا يتوجب القول أيضاً بأن المعوقات التي واجهت الزراعة والتجارة بنوعيها البرية والبحرية كنشاطين اقتصاديان دفعت بلاد اليونان القديمة إلى أنشاء مستعمرات خارج أراضيها، كما حدث في مستعمرات الأناضول والشام ومصر، وهنا يصبح الواقع الطبوغرافي والجيولوجي الصعب لليونان القديمة ولمنطقة إتيكا بالتحديد عاملاً مساهماً في بلورة الرغبة اليونانية في التوسع والامتداد تجارياً وزراعياً

(1) Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P 32.
(2) Leopold Migeotte,The economy of the Greek cities, P 67.

واستعمارياً فضلاً عن التوسع العسكري أيضاُ، ومن الأمور التي قللت التجارة في البر اليوناني هو الزلازل والبراكين، فقد نتج عن تضاريس بلاد اليونان القديمة اندماج صفيحتين تكتونيتين[١] هما الصفيحة الأوربية والصفيحة الأسيوية [٢].

ويتوافق نظام الاندساس الذي شكله بحر أيجة مع الاتصال بين الصفيحتين وهذا هو العامل الأول لعدم استقرار الصفائح ،فضلاً عن ذلك الضغط الذي تولده الصفيحة الأفريقية يكون محسوساً في الجنوب، إذ أنها تتحرك شمالاً وتميل إلى الانزلاق تحت الصفيحتين الأوربية والأسيوية، ومن عواقب ذلك وجود خندق تكتوني واسع تحت الماء يتقوس حول بلاد اليونان القديمة في الجنوب ويصل إلى أعماق تزيد عن ٥٠٠٠متر،هذا هو السبب في أن اليونان وأسيا الصغرى متصدعتان ونشطتان زلزالياً على نطاق واسع،وهكذا دمرت الزلازل منطقة خليج كورينثوس بشكل متكرر،ومن ثم في أسيا الصغرى يتوافق تفكك التضاريس مع التصدعات كما يتوافق كل من انخفاض بحر مرمرة في الشمال والمحور الكبير الذي شكله وادي مندريس في الوسط أو في أقصى الجنوب وخليج غوكوفا مع الأحواض التكتونية ، أما جزر بحر أيجة فهي كتل صدعية مرتفعة في نظام منكسر أو شقي مثل مفاتيح البيانو، وتفسر نفس الأسباب وجود العديد من الجزر البركانية في بحر أيجة ، وهناك قوس بركاني يمر عبر ميلوس وثيرا مروراً بميثانا في أرغوليس ونيسايروس قبالة ساحل

---

[١] الصفائح التكتونية :يقسم غلاف الأرض الصخري إلى عدد من الصفائح التكتونية، ففي الأرض هناك سبع أو ثمان صفائح كبرى يتوقف عددها على كيفية تعريف الصفيحة الكبرى إضافة إلى العديد من الصفائح الصغرى وعندما تلتقي الصفائح، فإن حركتها النسبية تحدد نوع الحدود أما إذا كانت تقاربية أوتباعدية أومتحوله، تحدث الزلازل والبراكين وتتشكل الجبال والخنادق المحيطية على حدود الصفائح التكتونية،إذ أن الحركة الجانبية النسبية للصفائح عادة تتراوح من صفر إلى ١٠ سم سنويًا. للمزيد ينظر: فاروق صنع الله العمري ، مبادئ علم الطبقات ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي – ليبيا ، ط١ ، ٢٠٠١ ، ص ٧.

[2] Higgins, M. D., and R. Higgins.A Geological Companion to Greece and the Aegean.Ithaca, NY: Cornell University Press. 1996.P16–25.

أسيا الصغرى، أن هذا التكوين التكتوني المحدد للغاية له سلسله من النتائج والتأثيرات الحاسمة للتشكيل الجغرافي لمنطقة بحر إيجة ومن ثم على حياتها الاقتصادية [١].

١- إن تجزئة التضاريس ووجود سلسلة من الخلايا المندمجة يعني أنه حتى في البر الرئيسي لبلاد اليونان القديمة لا يكون البحر بعيداً أبداً ، إذ لا توجد نقطة في أراضي الجمهورية اليونانية الحديثة تبعد أكثر من (تسعين كيلومتر) عن البحر، ومن الواضح وجود اختلافات مكانية ، فمنطقة مثل تساليا المفصولة عن البحر بواسطة أخاديد جبل مغنيسيا لم تكن متوجهة نحو الأنشطة البحرية بنفس قدر شبه جزيرة أتيكا، لكن لا توجد منطقة من مناطق اليونان بعيدة جداً عن البحر بحيث يمكنها الهروب من تأثيره عليها من الجانب التجاري إذ كانت المناطق اليونانية ذات اتجاه مباشر نحو البحر لممارسة التجارة لكنها كانت متباينة فيما بينها من الواحدة للأخرى بحسب قربها من البحر فبعضها تواجه معوقات تجارية طبيعية، وبالنظر إلى نوع المنظومة التي تم تأسيسها في اليونان في الألف الأول قبل الميلاد فهذه حقيقة رئيسية فضلت على الأقل تجانس التنظيم الاقتصادي للأنظمة السياسية المختلفة فضلاً عن التفاعل المكثف بين مختلف المنظمات في المناطق الأخرى [٢].

٢- كثرة الزلازل في منطقة بحر إيجة، والتي يمكن أن يكون بعضها مدمر بشكل خاص ولا يمكن لهذه الزلازل أن تمر دون عواقب ومعوقات اقتصادية كسير السفن التجارية وانطلاقها من المرافئ أو الموانئ أو عند التحميل ولا تفريغ للبضائع، فبعض البضائع الحساسة كالأواني الخزفية والرخام والخزفيات تحتاج إلى جو ملائم للتفريغ فضلاً عن سكون حركة السفن في أرصفة التفريغ، فربما الزلازل تحدث اهتزاز في البحر وكذلك حركة المد والجزر تعيق من استمرار حركة التجارة [٣].

---

[1] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P 32.
[2] Ibid , P32.
[3] Higgins, M, and R. Higgins.A Geological Companion to Greece and the Aegean.P 210- 14.

ومن السهل أن نفهم سبب تبجيل (بوسيدون-Ποσειδώνας)[1] في جميع أنحاء اليونان، إذ كان لهذه الزلازل عواقب تاريخية وليست اقتصادية بعيدة المدى، إذ تسببت تلك التي ضربت إسبارطة في عام ٤٦٤ ق.م في وقوع عدد كبير من الضحايا بين شباب أيرين الذين قتلوا عندما انهارت صالت التدريب الخاصة بهم ، فكيف الحال بالنسبة للسفن التي تجري في أعماق البحار وهي محملة ببضائع تصل أوزانها إلى عشرات ومئات الأوزان ، فلذلك كانت هذه من أصعب المعوقات الطبيعية في مناخ بلاد اليونان القديمة [٢].

وإذاً كانت كل هذه المتغيرات المناخية المتنوعة من ما ذكر أعلاه ربما كان بعضها يساعد بشكل كبير ولم يكن معوق لحركة التجارة على حد علمنا لكن في بعض الأحيان وفي جهات مختلفة في أجزاء البحر المتوسط تكون هذه التيارات الهوائية المدارية ومختلف الأنواء الجوية من مطر ورياح وصواعق تكاد تكون معوق أساس في توقف حركة السفن التجارية .

ولم يكن المناخ في بلاد اليونان القديمة في العصور القديمة أكثر اختلاف عن مناخها في الوقت الحاضر، ومع ذلك فإنه كان مناخاً متوسطياً يتمتع بمزايا مناخ البحر المتوسط ، وهو ما يبرر المقارنات الهيكلية الأساسية مع مناخ اليوم ، إذ يمكن للمرء أن يبدأ بالاقتباس من العديد من المؤلفين وهم يصفون اليونان القديمة بأنه " بلد مشمس وخلاب" إذ " تحدد الجبال معالمها بوضوح مقابل السماء اللازوردية الصافية " ، فمن المؤكد أن هذا الوصف صحيح على الأقل بالنسبة لفصل الصيف، ولكن الأمور ليست بهذه البساطة إذ تتمتع اليونان بمناخ البحر المتوسط، ومن ثم فهي

[١]بوسيدون أوبوزيدونΠοσειδώνας ، هو إله البحر إذ أن عميقاً في لجة البحر ينتصب للإله بوزيدون قصراً رائع وهو شقيق الإله (زوس) ، وهو نافث الرعد ومثير الزلازل والبراكين على الأرض ، أنه حاكم البحار تخضع أمواجها لأدنى حركة من يده المسلحة بالحربة ذات الثلاث شعاب ، وفي أعماق البحر تعيش مع بوزيدون زوجته الرائعة (أمفيتريت ،Amphitrite) أبنة شبح البحر العراف (نيروس، Neres) . وللمزيد ينظر: أ. أ . نيهاردت ، الألهة والأبطال في اليونان القديمة ، ترجمة : د. هاشم حمادي ، الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع ، ط١ ، ١٩٩٤ ، ص١٩.

[2] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P33.

تتميز بتناقضات عنيفة في بعض الأحيان من جانب المناخ ، إذ أن هناك فرق واضح بين الشتاء والصيف سواء في درجة الحرارة أو في هطول الأمطار ونادراً ما تثلج في أثينا في شهر يناير، إذ لا ينخفض متوسط درجة الحرارة عن عشر درجات مئوية لكن في الصيف يمكن أن ترتفع إلى أربعون درجة مئوية ، فضلا عن متوسط أكثر الشهور دفئاً هو ثمانية وعشرون درجة مئوية، وبالنسبة لهطول الأمطار كان غزيراً من شهر أكتوبر إلى شهر مارس ، لكن الضوء يقضي على الأجناس الحية التي لا تستطيع تحمله ،في حين أن لليونانيين القدماء كان الصيف هو موسم الموت، ومع بعض الشروط الأخرى يمكن تطبيق هذا الوصف على كل المناطق في بحر إيجة اليونانية (1).

ومع ذلك يجب ذكر عامل تصحيحي مهم، إذ تمتد سلسلة جبال بيندوس إلى وسط اليونان وحتى البيلوبونيز و تنتنج عن طريقة امتدادها غيوم بيرقية، وتكون درجات الحرارة في أيبيروس ومقدونيا العليا والبيلوبونيز الوسطى وبشكل عام في جميع المناطق الجبلية منخفضة للغاية في الشتاء والتي تنخفض أحياناً إلى عشرون درجة مئوية، كما يغطي الثلج جميع المناطق العليا بما في ذلك جزيرة كريت، وفضلاً عن ذلك فمتوسط درجات الحرارة لشهر يناير في أيوانيا في أيبيروس أقل بكثير مما هي عليه في أثينا والصيف هناك أقل دفئاً ، وفوق كل شيء فإن الصيف غير جاف وفي الشتاء يكون هطول الأمطار غزيراً، فلا بد لنا أن نتخيل كمية المعوقات التي تمر بها التجارة لاسيما البرية منها والبحرية نتيجة كل هذه الأنواء الجوية والمعرقلات الطبيعية لحركة سير السفن والمراكب التجارية فربما في أجواء كهذه تنعدم الرؤية للمجدفين في السفن، وإذا كانت الرياح قوية لا تستطيع أشرعة السفن بالصمود، فضلاً عن درجات الحرارة في فصل الصيف وغزارة الأمطار في الشتاء، هذا وأن بعض البضائع تتعرض للتلف أثناء الإبحار ويتميز نظام الرياح في اليونان القديمة بوجود تعارض بين الصيف والشتاء أيضاً ، إذ تهب الرياح في شهر مايو إلى سبتمبر على بحر إيجة من الشمال إلى الجنوب وتكون ذات قوة منتظمة وجافة ناتجة عن

(1) Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P35.

أنظمة الضغوط العالية التي تترراكم في البلقان خلال فصل الصيف ، وابتداءً من نهاية سبتمبر تستدير الرياح وتهب من الجنوب بسبب الضغوط العالية في أفريقيا وضغوط منخفضة في البلقان وتجلب معها الأمطار ، إذ أن هذه الرياح تلعب دورها في حركة السفن التجارية أو حركة التجارة بشكل عام [١].

تقودنا التصورات القديمة إلى إثارة السؤال الأساسي الذي طرحه المؤرخين حول مناخ بلاد اليونان القديمة وعواقبه على البيئات القديمة حتى هذا الوقت، إذ تم تجاهر هذا السؤال كما لو كان بإمكان المرء أن يفترض ببساطة أن مناخ اليونان في المدة القديمة والمدة الكلاسيكية كان متطابقاً مع المناخ المعاصر، ومع ذلك فإن العقيدة القديمة لثبات المناخ في المدة التاريخية قد انتهت الآن وبشكل نهائي، أي أن التغيرات السريعة التي يمر بها المناخ اليوم قد زادت من حساسيتنا واهتمامنا بهذا السؤال ولسوء الحظ بالنسبة لتاريخ اليونان القديمة ليس لدينا مصادر مكتوبة يمكن مقارنتها باليوميات الشخصية أو المحفوظات الرهبانية في أوربا الغربية أو اليابان في العصور الوسطى وأوائل العصور الحديثة، على الرغم من أن بعض المؤشرات التي قدمها الكتاب القدامى تشير إلى مناخ كان أكثر برودة ورطوبة مما هو عليه اليوم [٢].

ولا توجد لدينا لوحات تظهر مناظر طبيعية مهمة مثل لوحات الأنهار الجليدية في جبال الألب التي أستخدمها الباحثون ببراعة للتمييز بين مناخ العصور القديمة في اليونان ومناخ العصور الحديثة فيها أيضاً ، ومع ذلك لا ينبغي أن نقلل من المؤشرات التي قدمها الكتاب القدامى ، إذ تعتمد دراسة المناخات القديمة حالياً على مؤشرات مثل الترسيب وحلقات الأشجار ولب الجليد أو مستويات سطح البحر ، وكل من هذه المؤشرات يقدم معلومات قيمة ويواجه صعوباته الخاصة في التفسير، وبدأت

---

(1) Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P37-38.
(2) Grove, A. T, and O. Rackham.. The Nature of Mediterranean Europe: An Ecological History. New Haven, CT: Yale University Press, 2001, P245–46.

الدراسات الحديثة في تقديم أدلة مفصلة عن التطورات المناخية طويلة المدى، والتي ترتبط بدورها بدورات النشاط الشمسي [١].

وكانت الظروف الطبيعية متشابه بشكل أساسي في جميع أنحاء العالم اليوناني القديم مع وجود أو انعدام بعض المتغيرات ، ويستثني من ذلك المدن التي أقيمت في قلب أسيا الصغرى والشرق الأدنى، إذ كانت الظروف بالتأكيد قاسية وعنيدة بصورة أكبر مما يمكن أن يتخيله السائحون والمصطافون اليوم، كما كتب المؤرخ هيرودوت في القرن الخامس قبل الميلاد " في هيلاس يكون الفقر موطناً دائماً للتربة ، ولكن الشجاعة تأتي من سعي الفرد ، ثمرة الحكمة والقانون القوي " [٢].

وعلى الرغم من الارتفاع التدريجي في مستويات سطح البحر، والذي غير تفاصيل بعض سواحلها، إلا أن تضاريس البحر المتوسط لا تزال كما كانت قبل ٢٥٠٠ عام من الناحية الجيولوجية، إذ أن الأرض فتية ومن ثم فهي غير مستقرة، ولا يزال هناك عدد من البراكين النشطة والزلازل المتكررة نسبياً ، وتحتل الجبال ما لا يقل عن ٨٠% من الأراضي اليونانية ، وأكثر من ٩٠% في الجزر الصغيرة في بحر إيجة لتشكل بذلك الجبال حواجز عديدة بالضد من أنشاء مدن جديدة ، ومن جهة نظر اقتصادية ، تحد هذه الجبال من عدد وحجم السهول والهضاب المناسبة للزراعة وتربية الماشية ، كما أنها تعقد وتعوق السفر على متن السفن والنقل التجاري البحري فضلاً عن التجارة البرية أيضاً شكلت هذه الجبال معوق أساسي لها رغم قلتها وكلفتها الباهظة [٣].

---

[1] Hin, S.The Demography of Roman Italy. Cambridge and New York: Cambridge University Press: 2013, P63-97.

[2] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P15.

[3] Ibid, P16.

هذا وقد كانت الرياح التجارية الصيفية تهب من الشمال في البحر الإيجي بين يونيو وسبتمبر ، إذ كانت ترغم التجار اليونان على الملاحة وفق جدول زمني دقيق وكان عليهم أذا أرادوا ارتياد البحر الأسود إن يبلغوا الدردنيل فبل انتهاء فصل الربيع .[١]

يتبين لنا أن المعوقات الطبيعية للتجارة من زلازل وبراكين ودرجة حرارة ورياح وأمطار كلها كانت لا تمنع بشكل قطعي من حركة التجارة ، إذ أنها تقوم وفق سياسات وقوانين وجداول زمنية معروفة لدى اليونان ، وهذا ما يدلل العوامل المنتظمة التي تقوم عليها التجارة .

---

[١] عبد اللطيف ، التاريخ اليوناني ، العصر الهيلادي الأول ، ص ٢٧.

ثانياً : المعوقات البشرية

أخذت الحروب دور المعوق الكبير لحركة الحياة في بلاد اليونان القديمة إذ اشتدت أسعار الاستثمار العبودي واحتكرت حركة التجارة والصناعة فئة من العبيد الذين اعتقوا فيما بعد، وقد قام استبعاد في الاستخدام الواسع للعبيد الفلاحين وقد اقتضى دعم الاستغلال إلى تباين بارز في الثروة بين السكان، أما في أثينا وأراغوس وحاضرات أخرى فقد ظهر بين الفئة الممونة للجيش وتجار القمح وكذلك المرابين الاغنياء مالكوا العبيد الذين يقومون بشراء الأرض وبناء قصورهم بأسلوب فن العمارة الكورنثي، إذ تطلع هؤلاء الوافدون إلى أدارة الدولة، ومن ناحية أخرى ازداد عدد الفقراء الذين كان اغلبهم ملاكاً للعقارات [1].

أن هذه التناقضات العميقة أو الصراعات السياسية والاجتماعية في داخل المدن والحاضرات اليونانية أدت إلى تصدي الفئات الفقيرة للأغنياء حتى أنهم طالبوا بإلغاء الديون التي بعاتقهم وإعادة توزيع الأراضي وفي عام ٣٩٢ ق .م أغتال فقراء كورنثيا عدداً من رجال الارستقراطيين في المدينة وفي عام ٣٧٠ ق .م نشبت ثورة في أراغوس أيضاً وقتل الفقراء عدداً من الأغنياء يصل إلى ١٥٠٠ شخص منهم وقاموا بتوزيع أرزاقهم، وخلاصة القول كانت كل هذه الأحداث والصراعات السياسية معوقات وقفت في وجه عجلة الاقتصاد في المدن اليونانية لاسيما تأثر حركة التجارة أيضاً [2].

وعلى مدى عدة قرون تسببت عدد من العناصر المعرقلة بدرجات متفاوتة من الضرر بالاقتصاد بشكل عام، إذ كانت الحروب هي العنصر الأساسي والأكثر ضرراً وذات تأثير سلبي معروف جيداً، فالخسائر في الأرواح والدمار المادي وانعدام الأمن وتعطيل الإنتاج الزراعي والتجارة كانت معوق كبير بالنسبة للتجارة وحركتها سواء كانت برية أو بحرية، وإذا كان تأثيرها متغيراً فإن الخسائر في

---

[1] ف .دياكوف،س . كوفاليف،الحضارات القديمة، ترجمة : نسيم واكيم اليازجي، ط١ ، منشورات دار علاء الدين ،٢٠٠٠ ،ج٢، ص ٣٨٧.

[2] المصدر نفسه ص ٣٨٧.

الأرواح البشرية بشكل عام تستغرق وقتا أطول للإصلاح من التدمير المادي، إذ كانت الصراعات الداخلية التي تحدث بين المدن اليونانية القديمة بسبب التحالفات السياسية بينها، وقد أدت هذه الحروب إلى خسائر جسيمة بشرية ومادية على الأقل في بعض المناطق مثل البيلوبينيز وفي مدن مثل إسبارطة، كانت من بين أسباب الاضطراب الاجتماعي والاقتصادي والسياسي، فضلاً عن ذلك يمكن أن تكون النزاعات المحلية بين المدن والاشتباكات الكبرى بين القوى الملكية مميتة وكارثية محلياً على الأقل لاسيما عندما يتم تدمير المزارع والحصاد بشكل كبير وتدمير البلدات وطرد سكانها من منازلهم أو بيعهم كعبيد، وقد شهدت الحروب المذابح والتدمير والترحيل ونهب البلدات والملاذات وابتزاز التجار وإخلاء بعض المناطق من السكان ، واستمرت هذه الأحداث بالظهور لحين ظهور الإمبراطورية، لكن ظل البر الرئيسي لليونان والجزر في بحر إيجة غير منتهية فيه هذه الصراعات تماماً بعكس أسيا الصغرى [١].

ولعبت الحروب الفارسية اليونانية في عهد الإمبراطورية الأخمينية (٤٩٩-٤٤٩ ق.م) دوراً كبيراً في تدمير عجلة الاقتصاد في بلاد اليونان القديمة إذ كان كورش الأخميني يطمح للسيطرة على البحر المتوسط مع الموانئ البحرية والتي تمكنه من السيطرة على الطرق الرئيسية القادمة من بلاد فارس عبر آسيا الصغرى ، فضلاً عن هذا تمكنه من السيطرة على اليونانيين في آسيا الصغرى وعلى قواعدهم البحرية [٢].

وكما لعبت الحروب البيلوبونيزية(٤٣١-٤٠٤ ق.م) أيضاً دوراً في عرقلة حركة الاقتصاد في بلاد اليونان القديمة لاسيما التجارة ، إذ كان دور المتفرج الذي اتخذته الدولة الأخمينية في المرحلة الأولى على الصراع الذي نشب بين المدن اليونانية والتدمير الذي حصل بها سبباً في اندلاع الحروب، فضلاً عن المدة الطويلة التي

---

[1] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P24.

[٢] علي حسن ثابت عطيوي ، فارس في روايات هيرودوت ،أطروحة دكتورا آداب في التاريخ القديم ، كلية الآداب، غير منشورة ، جامعة بغداد ، ٢٠١٥ ، ص ٧٥.

كانت البحار بها موبوئة بالقرصنة باستثناء المناطق التي قاومت فيها المدن والملوك عمليات القرصنة فقمعوها وسيطروا عليها، حتى أن القرصنة اكتسبت نوعا من الشرعية مثل شرعية الحرب، إذ صنفها أفلاطون وأرسطو جنباً إلى جنب مع الحرب والصيد، وقد لعبت بطريقتها الخاصة دوراً تجارياً إذ وجد نهب القراصنة طريقه إلى الموانئ التي تجني أرباحاً منه، وكان أولئك الذين تعرضوا للسرقة خاصة إذا كانوا مكن طبقة الأحرار غالباً ما يعيدون شراءها ، تحولت القرصنة نفسها إلى حرب مستمرة، وحاولت المدن القوية مثل أثينا ورودس مكافحة القرصنة إذ اعتبرتها ضارة بنظام مدنهم السياسي والاقتصادي وغير قانونية ، ومن المؤكد أيضاً أن اللصوصية التي لا يعرف عنها الكثير لم تكن منتشرة تماما مثل القرصنة، لكنها كانت أيضاً بلاء مستمراً في العديد من المناطق، وعلى الرغم من كل الجهود المبذولة لقمعها والسيطرة عليها، فقد ازدهرت في أوقات الاضطرابات وألحقت أضرار دائمة جسيمة بالتجارة البرية والزراعة والصناعات الحرفية [1].

وكانت التجارة تعاني من مشاكل وتصطدم بعقبات مختلفة إذ كانت القرصنة اكبر عائق يقف في وجه التجارة وعلى اثر ذلك استطاع الأسطول الأثيني لفترة من الزمن أن يقوم بحملة تطهير للبحار من القراصنة ، وقد كان هذا العمل يصب في مصلحة تجارة البلاد مع البلدان الأخرى [٢].

ولقد أعترف اليونانيين بأشكال شرعية مختلفة من الاستيلاء أو المصادرة، وهو الحق في تجريد فرد من ممتلكاته أو أحدى ممتلكاته للتعويض عن بعض الأخطاء التي أرتكبها، إذ أن في المدن وفي وقت مبكر من المدة القديمة كان يتعاملا مع التقاضي بين الأفراد من قبل القضاة، وحددت الاتفاقات المتبادلة بين المدن المتجاورة والإجراءات التي يجب أتباعها في المحاكم، ولكن في المدن الأبعد التي لم تربطها مثل هذه الاتفاقات بل أستمر تطبيق حق المصادرة، ومن الممكن أن تكون هذه

[1] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, P 25.

[٢] تشاراز الكسندر روبنصن (الأبن) ،اثينا في عهد بركليس،ترجمة . انيس فريحة ،مؤسسة فرنكلين للطباعة والنشر ،بيروت- نيويورك ،١٩٦٦ ،ص ١٩٢.

الإجراءات في بعض الأحيان معوق أمام التاجر فربما يقوم بعمل ما يحتم بمصادرة ممتلكاته ، وليس من الصعب أن نرى كيف يمكن لمثل هذه المصادرات أو التهديد بها أن تعطل التجارة ، على سبيل المثال من خلال أجبار التجار على تجنب مواقع معينة ، كما هو الحال في ممد زمنية وأماكن أخرى كان انعدام الأمن والخطر بلا شك جزءاً من الحياة اليومية ، لكن لا ينبغي لنا أن نفترض أن عالم العصور القديمة اليونانية كان متوحشاً أو أن مدنه كانت بيئات مغلقة بحيث لا يمتلك الأجانب من التجار أي حقوق تمكنهم من ممارسة التجارة ، إذ كانت هناك العديد من الوسائل المختلفة لحماية التجارة وتقديم الطمأنينة للتجار ، إذ أن على الرغم من أن الحرب كانت مستوطنة حتى بداية العصر الروماني ، إلا أن السلام كان الوضع الطبيعي ، فضلاً عن هذا كان العديد من المدن لاسيما الصغيرة منها تمتعت بعهود طويلة من الهدوء [١].

أخيراً تجدر الاشارة إلى أنه من وجهة نظر اقتصادية ،يمكن أن تؤدي الحرب إلى آثار ايجابية بقدر ما سببته من آثار سلبية على التجارة ، إذ أعتبرها أرسطو بطريقة ماذو فائدة تصب في صالح الدولة من خلال عدة نقاط ايجابية وهي كالاتي :

١- طريقة طبيعية للاكتساب إذ أن المناطق التي تدمر تحتاج إلى أيدي عاملة ومواد بناء تجلب من أماكن بعيدة وهذا يشجع حركة الاستيراد التجاري .

٢- تكون الحرب مصدر ربح للمنتصر إذ توفر له الغنائم في شكل رجال وبضائع ومناطق جديدة وتعويضات مفروضة على الطرف المهزوم .

٣- تحفز الحرب بشكل عام الإنتاجية وتجارة السلاح وكل ما هو مطلوب لتجهيز القوات وتوفيرها .

٤- كذلك مواد البناء التي تطلب لأعمار المدن المخربة من الحروب .

[1] Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy, PP26-27.

٥- إضافة إلى ذلك تسببت الحروب في كثير من الأحيان في سك عملات معدنية جديدة ومن ثم فإن الأمر معقد ، وعلى الرغم من أن مساوئ الحرب فاقت المنافع بالتأكيد ، إلا أن الحروب تبقى في بعض جوانبها عاملاً محركاً لأجزاء من الاقتصاد والتجارة ، وقامعة لأنشطة أخرى أعمق وأشمل [١].

أن كل هذه المعوقات تبين لنا كيف أن التجارة كانت تمر بمعرقلات طبيعية وبشرية تكون في بعض الأحيان مفيدة ومضرة، إذ أن المعوقات الطبيعية الخاصة بالمناخ فمن الضروري كانت السفن التجارية تحتاج إلى الرياح لدفعها بانسيابية ولعدم تسليط الضغط الكامل على الأشخاص الذين يتخذون وظيفة التجديف ، فبعض الرياح تكون عنيفة كالتي تهب من الشمال في بحر أيجة ، وبعضها تكون ساكنة يستغلها الملاحون التجار في الليل لحركة السفن التي تتخذ من السواحل طريقاً لها لمعرفة أماكنها في البحر فضلاً عن استخدام النجوم ، أما المعوقات البشرية فقد تبينت بعدة عوامل وضحت لنا الطابع السياسي المتمثل بالحروب التي تعوق من حركة التجارة ، علماُ أن أغلب الحروب اليونانية كانت أيضاً عن طريق البحر إذ مر بالنظر الفرق الواضح بين صناعة السفن التجارية والحربية، كذلك القرصنة واللصوصية والمصادرة، وحتى الضرائب كان لها دور في عرقلة التجارة لما يفرض على التاجر وسعة بضاعته .

(1) Alain Bresson , The Making of the Ancient Greek Economy , P27.



الاستنتاجات

الاستنتاجات

تمكنت الدراسة من توضيح موضوع التجارة في بلاد اليونان القديمة ، ولكي تكتمل تلك المعلومات لابد لنا من ذكر أبرز الاستنتاجات التي توصلت إليها وهي كالآتي :

١- أن الموقع الجغرافي المهم لبلاد اليونان أعطى الفرصة الكبيرة لها في الظهور بين الحضارات القديمة ولذلك لوقوعها بين القارات الثلاث أسيا وأفريقيا وأوربا .

٢- الواقع التضاريسي في البلاد جعل منها دولة بحرية بامتياز، فضلاً عن وجود المناطق الجبلية الوعرة ، لذا كانت التجارة نشاط مهم في حياة اليونانيين .

٣- التنوع في أشكال السلع والبضائع لاسيما من النباتات التي كانت تزرع في حقول بلاد اليونان وكذلك المواد التي تصنع داخل بلاد اليونان القديمة من قبل الحرفيين والصناع المحليين .

٤- تنوعت الأسواق وظهرت بشكل مرتب وجميل،إذ نرى تنوعها جعل من التجارة تتطور شيئاً فشيئاً .

٥- بما أن ظهور العملة لأول مرة في بلاد ليديا ومن ثم ظهورها في بلاد اليونان القديمة والتي كانت من المعدن كالبرونز على سبيل المثال إلا أن الدراسات الاقتصادية اليونانية اكتشفت التباين بين الأسماء التي كانت تستخدم كوحدة وزن وكعملة فبعضها كان يستخدم كاسم عملة ووحدة وزن في الوقت نفسه .

٦- ظهور آلات الموازين والمكاييل كان عاملاً مهماً في تشجيع التجارة، فهذه المكاييل تقلل من حالات الغش في البيع والشراء واستخدام المقاييس المختلفة والمتنوعة بحسب المادة اذا كانت جافة بمعنى صلبة أو سائلة يدلل لنا مدى الدقة في العمل.

٧- التنظيمات القانونية الخاصة بالاقتصاد اليوناني القديم جعلت السوق اليونانية تتطور، فالتجارة كانت قائمة على العرض والطلب ، ولذا كان لليونان لمسة مهمة في تنمية القانون السياسي الاقتصادي والذي ينم عن مستوى الفكر الاقتصادي لديهم .

٩- ثبت لنا كيف أن الرقابة الاقتصادية المستخدمة في ممارسة النشاط التجاري بصورة عامة وفي كل مدن ودول اليونان القديمة ، إذ كانت تجري وفق سياق منتظم وصارم في بعض الأحيان لمن يخالف القانون .

١٠- المكانة الاجتماعية التي حصل عليها التجار مكنت الفرد والجماعات في اليونان القديمة بأن يمارسوا التجارة ووصول التجار للسلطة السياسية خير دليل على ذلك ، حتى أنهم أصبحوا طبقة مجتمعية راقية .

١١- امتلاك السفن التجارية كان أمراً جدير بالأهمية بين لنا ظهور نوع مهم من التجار وهو (الناوكليروس ، تجار السفن)،فمالك السفينة عندما أصبح تاجراً كان يدخر ويوفر أجور النقل لامتلاكه البضاعة ووسيلة النقل .

١٢- توفير الحماية القانونية لحقوق المشتري والبائع لأي مادة أو بضاعة تتم المداولة بها داخل الأسواق يزرع الاطمئنان التام لدى المشترين ، واستخدام القسم في العقود التجارية المبرمة يدلل مدى قدسية وأهمية التعامل التجاري بين المجتمعات اليونانية القديمة .

١٣- ثبت لنا أن نظام الضرائب التي تفرض على المواد التجارية بنسب مختلفة من مدة إلى مدة هو نظام مأخوذ بالعمل به قبل المرحلة الموكينية ١٦٠٠-١١٠٠، إلا أنها تطورت من عهد إلى عهد وتنوعت بحسب المادة المستوردة من قبل التجار كالذهب والفضة وغيرها من المواد، وهناك ضرائب تسببت بتأثير واضح على السكان، إذ كانوا التجار في بعض الأحيان هم من يقومون بجباية هذه الضرائب.

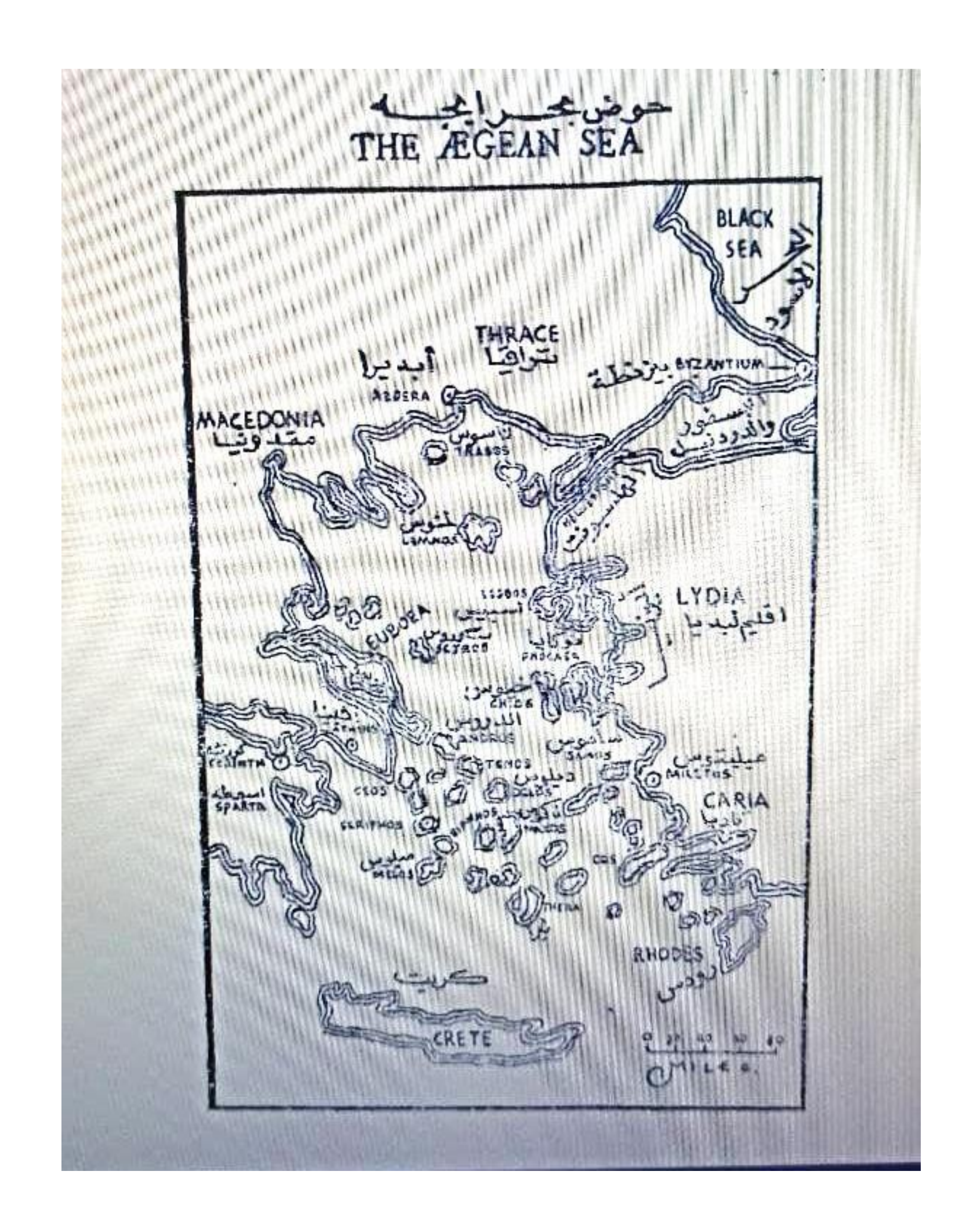
١٤- تباين نظام الضرائب من مكان إلى آخر يؤكد لنا مدى اختلاف النظام الضريبي في كل مدينة، ذلك من خلال الاختلاف في النسبة المتخذة كضريبية بحسب حجم التجارة .

١٥- هناك ضرائب تفرض على العوائل الثرية ، أي ضريبة ملكية تدعى (الإيسفورا) تؤكد أن هناك عدالة من قبل الدولة فليس كل السكان أثرياء ، فقد تم توزيع ثقل الضرائب بحسب إمكانيات الأفراد وثرواتهم .

١٦- كان النقل التجاري البري رائجاً في بلاد اليونان القديمة، إلا أنه وبسبب وعورة الطرق كان باهظ الثمن ومكلف، فلذلك كان للنقل البحري الفرصة الأكبر في الاستخدام نظراً لما يحيط بالبلاد من بحار تسمح بذلك.

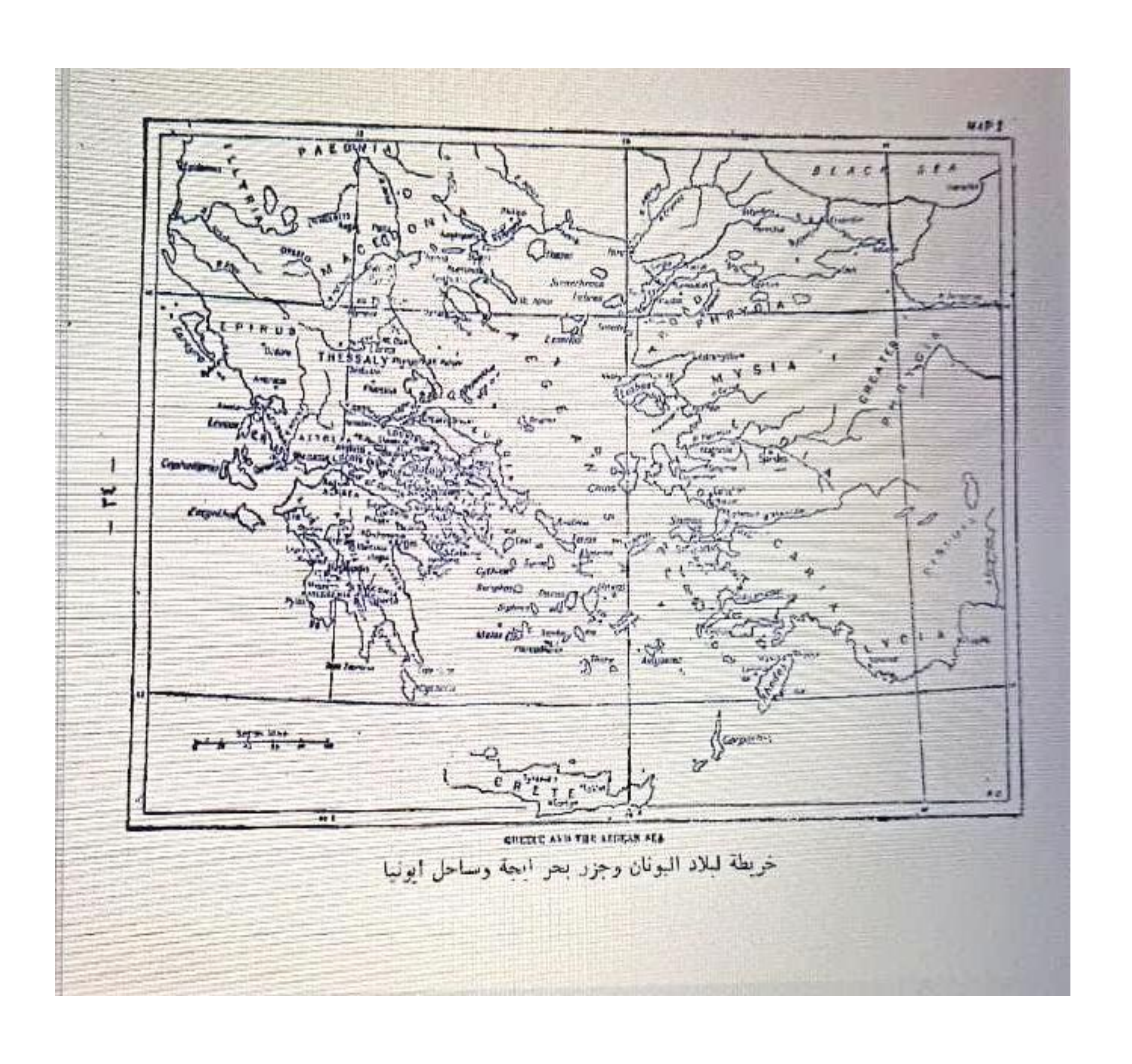


الملاحق والخرائط



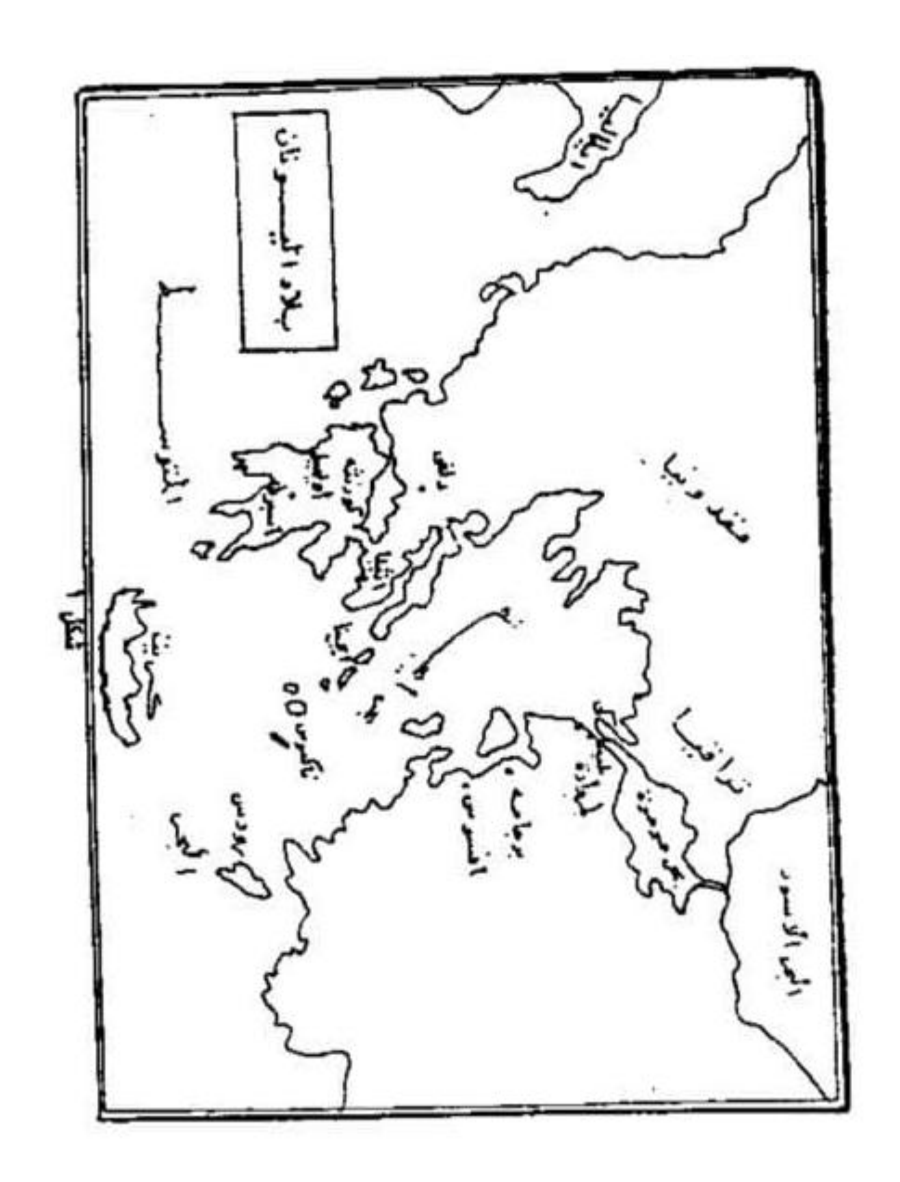
خريطة بحر ايجا لبلاد اليونان القديمة

سيد احمد الناصري، الاغريق تاريخهم وحضارتهم، ص ٧٦



خريطة بلاد اليونان وجزر بحر ايجه وساحل ايونيا

سيد احمد الناصري، الاغريق تاريخهم وحضارتهم، ص ٣٤



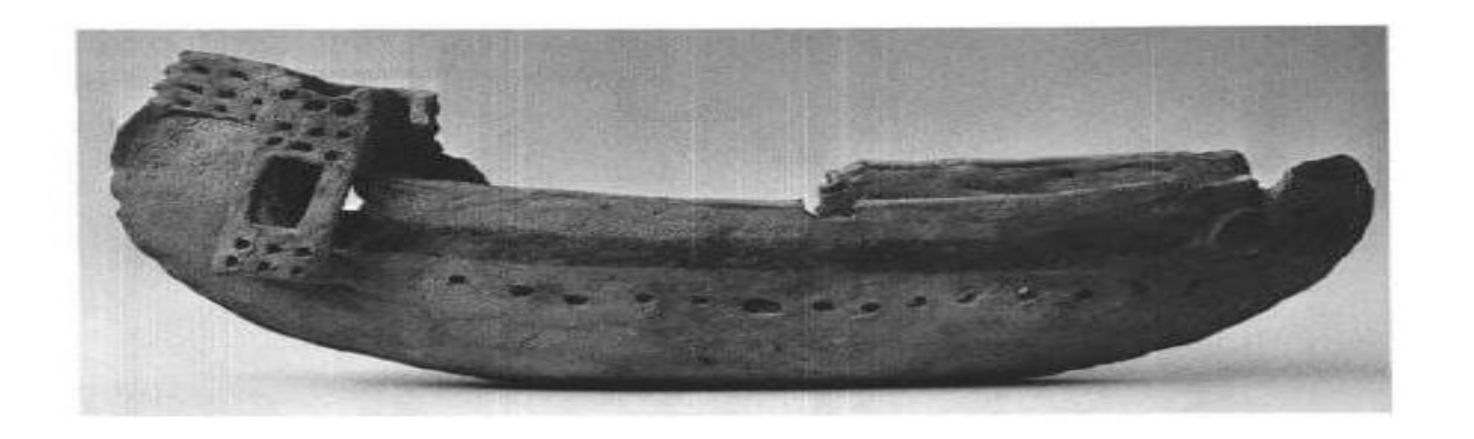
خريطة بلاد اليونان

نقلاً عن عزة زكي حامد قادوس ، العملات اليونانية و الهيللينستية

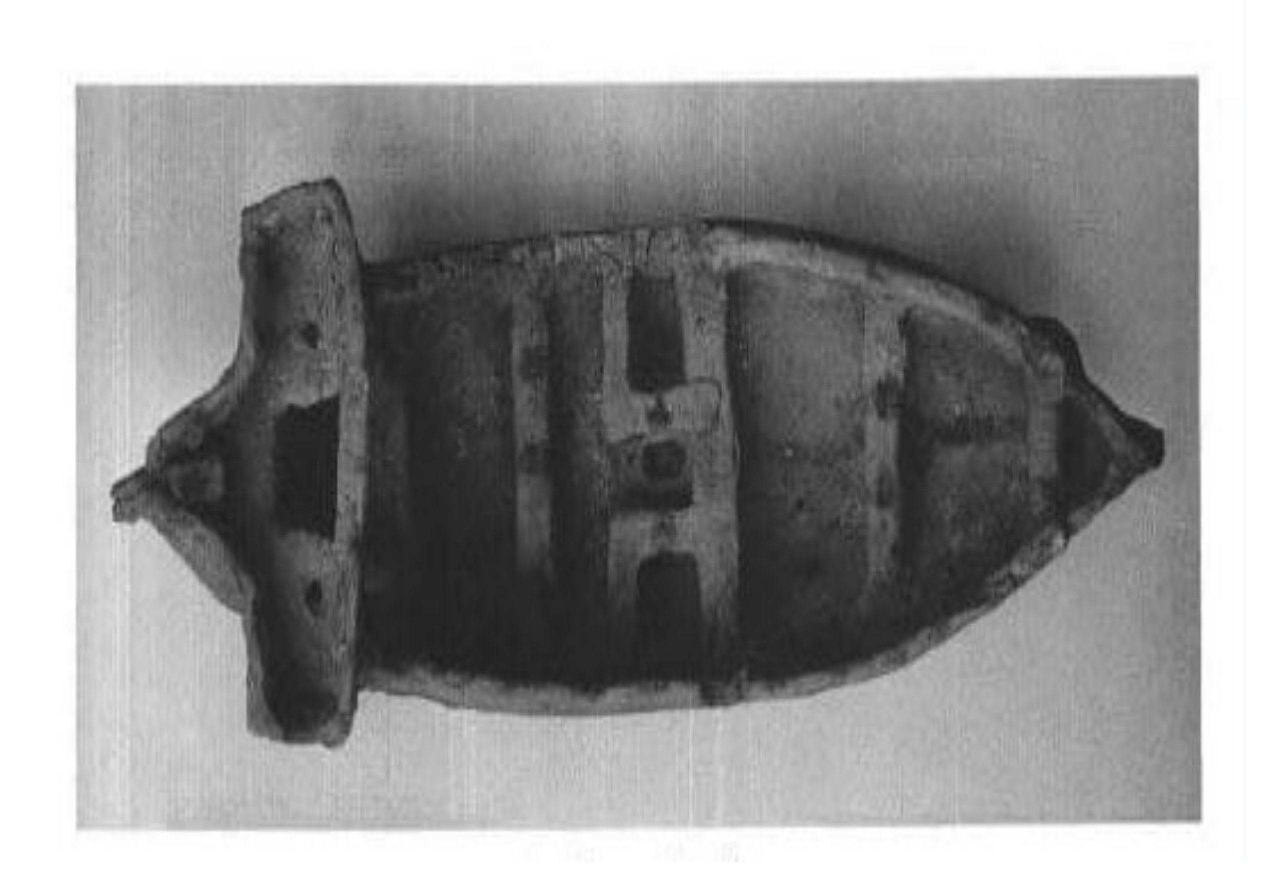


سفينة شكل رقم (١) شكل من الاثار الطينية الذي يمثل شكل السفينة التجارية في جزيرة سيروس من الالف الثالث قبل الميلاد

Casson, Lionel – ships and seamanship in the ancient world. P394



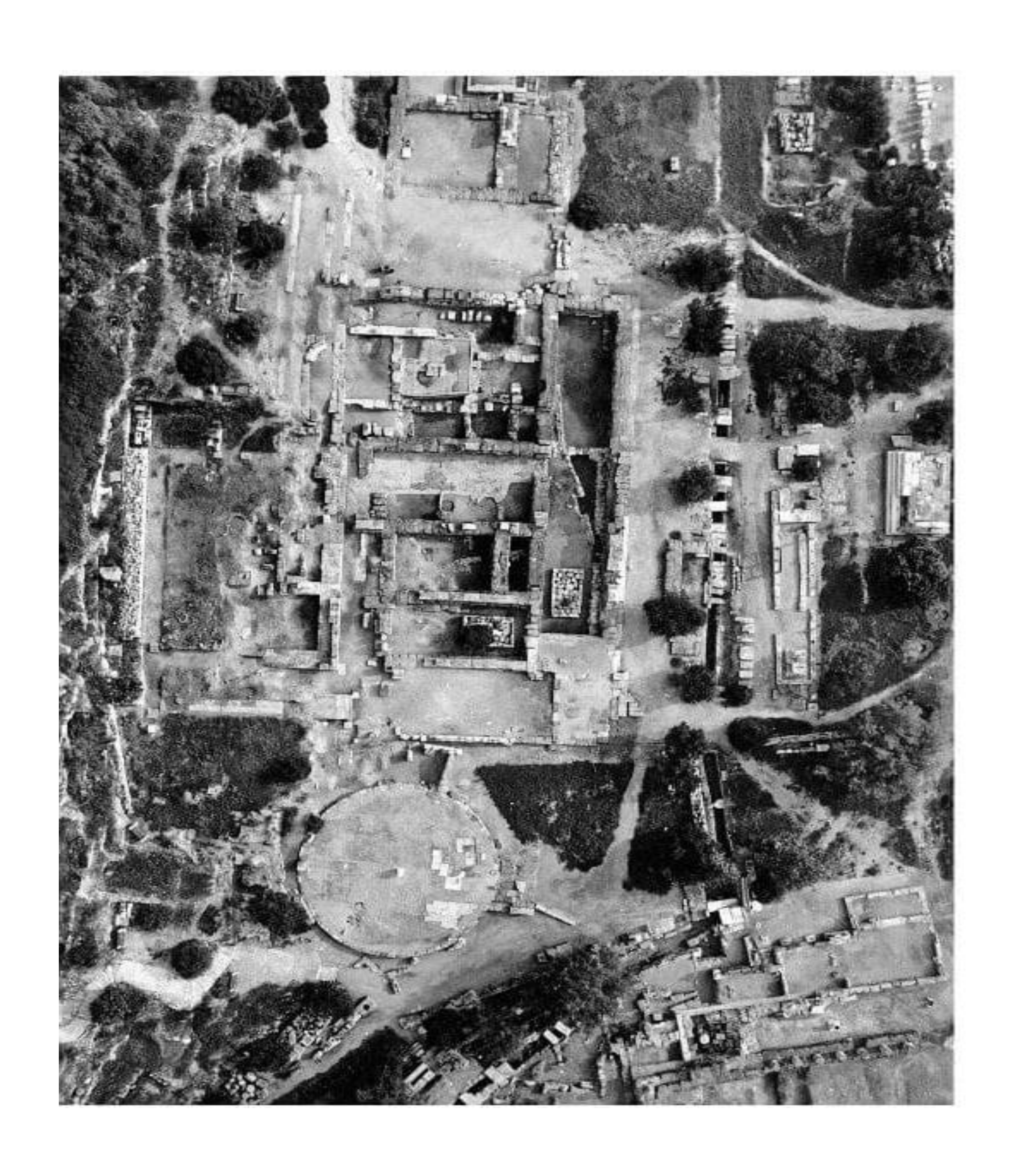
سفينة شكل رقم (٢)



الشكل رقم (٣)

الشكلان رقم (٢ – ٣) اشكال نماذج طينية في قبرص للسوق التجارية تمثل الفرق الواضح في الصنع عن السفن الحربية من خلال العمق والشكل الوعائي الثقل المستدير

Casson, Lionel – ships and seamanship in the ancient world. P394



الشكل رقم (٤)

مخطط يبين اجزاء الاغورة اليونانية القديمة

Fawcet, peter , When ISqueeze p175





سفينة شكل (٥ – ٦)

اشكال لسفن تجارية يونانية قديمة من القرن السادس قبل الميلاد تتمتع بهيكل ثقيل ذي مؤخرة مستديرة ومقدمة مستقيمة

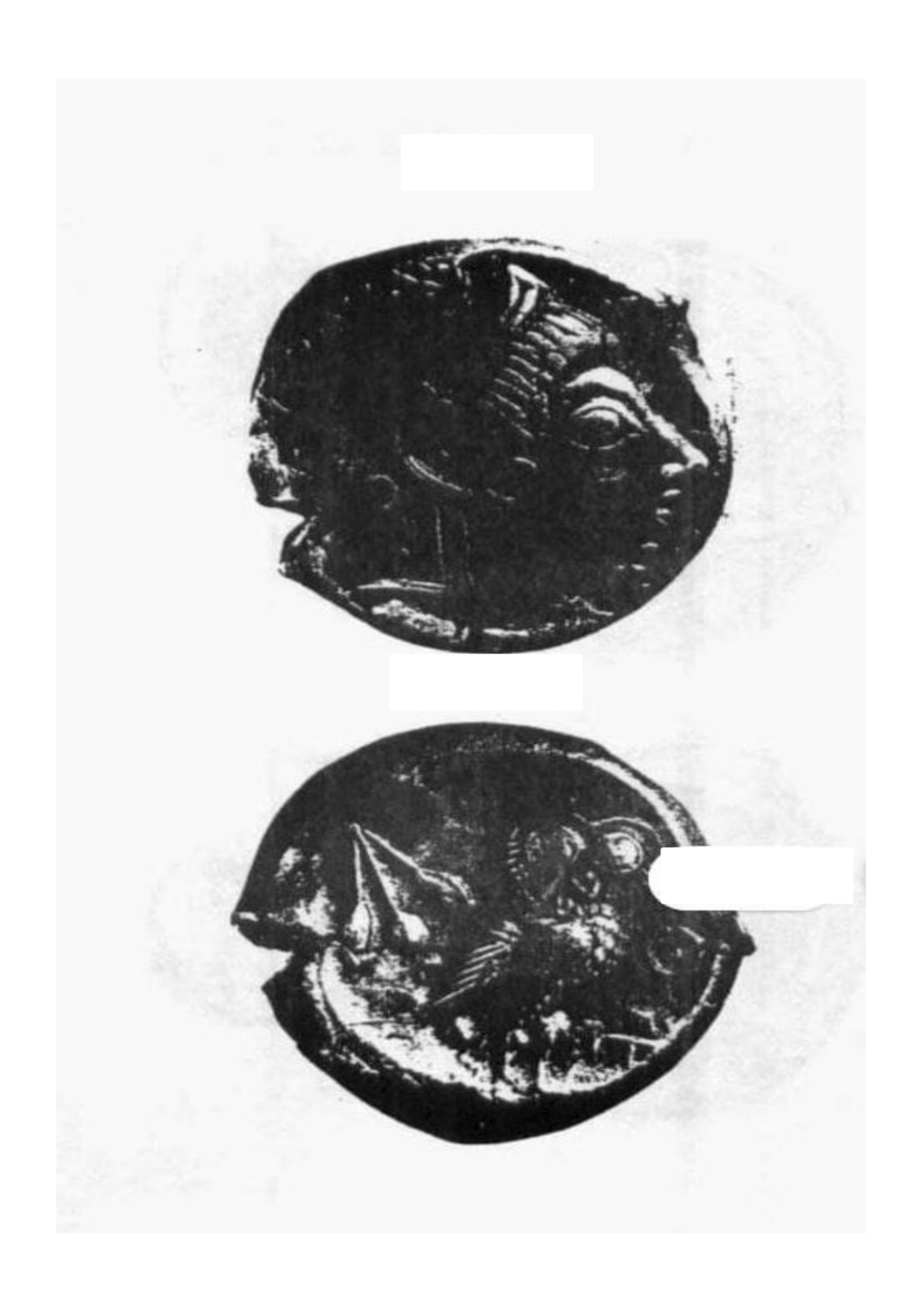
Fawcet, peter , When ISqueeze p175



اشكال العملات المعدنية

ظهرت في عهد سولون في اثنا والتي تؤرخ بحوالي ٥٧٥ قبل الميلاد وهي سلسلة من الديدراخمة ، عملات تحمل على وجهها عدد من الشعارات ولها ظهر محفور

نقلاً عن نقلاً عن عزة زكي حامد قادوس ، العملات اليونانية والهيللينستية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص٣٢٢



شكل العملات الاثنية التي ظهرت في عهد بيسستراتوس ٥٦٦,٥١٤ ق . م اذ تميزت هذه العملات بظهور رأس الاله اثنه وهي ترتدي خوذة ذات عرف الفرس الشهيرة على الوجه بينما على الظهر تظهر بومه الى جوارها نقش وفي بعض الاحيان فروع الزيتون في الجانب من المربع الغائر الذي يضم البومة والنقش نقلاً عن عزة زكي حامد قادوس ، العملات اليونانية والهيللينستية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص٣٢٣



المصادر

المصادر والمراجع

أولاً- المصادر والمراجع العربية والمعربة :

١. أ . نيهاردت، الألهة والأبطال في اليونان القديمة ، ترجمة : د. هاشم حمادي ، الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع ، ١٩٩٤.

٢. ابتهال عادل إبراهيم الطائي ، تاريخ الإغريق منذ فجر بزوغه وحتى نهاية عصر الاسكندر المقدوني ، ط،١دار الفكر للنشر والتوزيع، ،٢٠١٤.

٣. إبراهيم عبد العزيز جندي ، معالم التاريخ اليوناني القديم ،،المكتب المصري لتوزيع المطبوعات ،القاهرة ،١٩٩٩،ج١.

٤. ابي القاسم محمود الزمخشري ،أساس البلاغة ، دار صادر للطباعة والنشر ،بيروت ، ١٩٦٥.

٥. أحمد أمين سليم،دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم مصر-العراق-أيران،دار النهضة العربية للطباعة والنشر،بيروت،١٩٨٩

٦. أرسطو ، دستور الأثينيين ، عربه من أصله اليوناني وعلق عليه ، الأب اوغسطينس بربارة ، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب ، دمشق ، ورزارة الثقافة ، ٢٠١٣.

٧. أرسطو، دستور الأثينيين، عربه عن أصله اليوناني وعلق عليه :الأب اوغسطينس بربارة ، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب ، دمشق ، وزارة الثقافة ، ٢٠١٣.

٨. ارنولد توينبي ، تاريخ الحضارة الهيلينية، ترجمة . رمزي جرجس ، مراجعة .صقر خفاجة ، مكتبة الاسرة ، القاهرة ، ٢٠٠٣.

٩. أندرية ايمار؛جانيين بوابيه، تاريخ الحضارات العام ،الشرق واليونان القديمة ، مج١،اشراف موريس كروزية، ترجمة فريد م ، داغر وفؤاد ج.ابوريحان، ط٢،منشورات عويدات، بيروت-باريس ، ١٩٨٦ .

١٠. بيير ديفانبيير وآخرون ، معجم الحضارة اليونانية القديمة ، ترجمة وتقديم :أحمد عبد الباسط حسن ، مراجعة :فايز يوسف محمد ، المركز القومي للترجمة والنشر ، ٢٠١٤، ج١.

١١. بيير ديفانبيير وآخرون ، معجم الحضارة اليونانية القديمة ، ترجمة وتقديم :أحمد عبد الباسط حسن ، مراجعة :فايز يوسف محمد ، المركز القومي للترجمة والنشر ، ٢٠١٤،ج٢

١٢. تشاراز الكسندر روبنصن (الأبن) ، أثينا في عهد بركليس، ترجمة: انيس فريحة ، مؤسسة فرنكلين للطباعة والنشر ، بيروت- نيويورك ،١٩٦٦.

١٣. جمال الدين محمد ابن مكرم ابن منظور الأفريقي ، لسان العرب،ط١، دار صادر للطباعة والنشر،بيروت لبنان ،١٩٩٧،ج١.

١٤. جمال عبد الهادي ؛ وفاء محمد رفعت ، تاريخ أوربا منذ أقدم العصور (حضارة اليونان) ، دار الشروق ، د-ت .

١٥. حسين الشيخ ، مصر تحت حكم اليونان والرومان ،كلية الآداب، جامعة الاسكندرية ، ١٩٩٧.
١٦. حسين الشيخ ،دراسات في تاريخ الحضارات القديمة (اليونان) ، دار المعرفة الجامعية ،١٩٩٢.
١٧. حسين الشيخ ،دراسات في تاريخ حضارة اليونان والرومان ، دار المعرفة الجامعية ، ١٩٨٧.
١٨. عزة زكي حامد قادوس ، العملات اليونانية والهيللينستية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ .
١٩. خالد غريب ،دراسات في تاريخ وحضارة اليونان القديم ، القاهرة ، ٢٠٠٥ – ٢٠٠٦.
٢٠. خليل سارة ، تاريخ الإغريق ، منشورات جامعة دمشق ، ٢٠١٦.
٢١. رجب عبد الحميد الاثرم ،دراسات في تاريخ الإغريق وعلاقته بالوطن العربي ،منشورات جامعة قار يونس ،بنغازي . ليبيا، ، ١٩٩٦ .
٢٢. رعد غالب النداوي، ضوابط التجارة في الشريعة الاسلامية ، مجلة الفتح ، العدد الثالث والعشرون ، د.م ،٢٠٠٥ .
٢٣. رمضان عبدة علي ، حضارة مصر القديمة منذ أقدم العصور حتى نهاية عصر الأسرات الوطنية ، تقديم: زاهي حواس ، دار نهضة الشرق ،القاهرة ،٢٠٠١.
٢٤. روبرت . ج . ليتمان ، التجربة الإغريقية حركة الاستعمار والصراع الاجتماعي (٨٠٠-٤٠٠ ق.م) ، ترجمة وتقديم وتعليق:، منيرة كراون ، المكتب الأعلى للثقافة ،٢٠٠٠.
٢٥. زيدان عبد الباقي ، العمل والعمال والمهن في الأسلام ، دار ومكتبة وهبة ، ١٩٧٨ .
٢٦. زينب فواز ، الملك كورش،وكالة الصحافة العربية للنشر،يناير ٢٠١٩.
٢٧. س.م. بورا، التجربة اليونانية ،ترجمة احمد سلامة محمد السيد ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٩.
٢٨. سيد احمد الناصري ،أضواء على الحضارة الموكينية، مجلة كلية الاداب (جامعة القاهرة) – مصر ،مج ٢٩، العدد ١ ، ١٩٦٧،ج٢
٢٩. سيد احمد علي الناصري ،الإغريق تاريخهم وحضارتهم من حضارة كريت حتى قيام الاسكندر، ط٢، دار النهضة العربية ، ١٩٧٦ .
٣٠. السيد الشريف علي الجرحاني ، التعريفات ، ب – ت
٣١. صفاء غني جاسم ،أثينا دراسة في الأحوال السياسية حتى عام ٣٣٨ ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة،جامعة واسط ، ٢٠١٤.
٣٢. طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، حضارة وادي النيل ، دار الوراق للنشر، ٢٠١١،ج٢.

٣٣. عادل نجم عبود ؛ عبد المنعم رشاد ، اليونان والرومان دراسة في التاريخ والحضارة ، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل ، ١٩٩٣.
٣٤. عاصم أحمد حسين ،المدخل إلى تاريخ وحضارة الإغريق ،مكتبة نهضة الشرق ، ١٩٩٨.
٣٥. عبد اللطيف أحمد علي ،تاريخ اليونان (العصر الهلادي) ،دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، بيروت ،١٩٧٦، ج١.

٣٦. عز الدين غربية،فلسطين تاريخها وحضارتها ، بغداد ،١٩٨١
٣٧. علي حسن ثابت عطيوي ، فارس في روايات هيرودوت ،أطروحة دكتورا غير منشورة، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ٢٠١٥.

٣٨. ف . دياكوف ؛ س . كزفاليف،الحضارات القديمة ، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي ، منشورات دار علاء الدين ،ط٢ ،٢٠٠٦ ،ج١ .
٣٩. فاروق صنع الله العمري ، مبادئ علم الطبقات،ط١، دار الكتب الوطنية ، بنغازي – ليبيا ، ، ٢٠٠١.
٤٠. الفرد زيمرن،الحياة العامة اليونانية (السياسة والاقتصاد) في اثينا في القرن الخامس ق. م ،ترجمة: عبد المحسن الخشاب ،مراجعة امين مرسي قنديل ،تقديم احمد عثمان، ط٥،لجنة البيان العربي للطبع والنشر،القاهرة، ١٩٥٨.
٤١. فوزي مكاوي ، تاريخ العالم الاغريقي وحضارته ،ط١ ، دار الرشيد الحديثة ، ١٩٨٠.

٤٢. فوزي مكاوي ،تاريخ العالم الإغريقي ،القاهرة ، المكتبة المصرية للمطبوعات ، ب-ت ، ص ٢١٦ .
٤٣. لطفي عبد الوهاب ،اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، دار المعرفة الجامعية،الاسكندرية،١٩٩١ .
٤٤. محمد فهمي ، تاريخ اليونان، تقديم محمد زينهم –محمد عزب ، مكتبة ومطبعة الغد للنشر، ١٩٩٧.

٤٥. محمود سعيد عمران وآخرون ،النظم السياسية عبر العصور،ط١ ،دار النهضة العربية للطباعة والنشر،١٩٩٩.
٤٦. محمود فهمي ،تاريخ اليونان، ط١ ،مطبعة الواعظ للنشر،١٩١٠.

٤٧. مفتاح محمد سعد البركي،الصراع القرطاجي الاغريقي من القرن السادس حتى منتصف القرن الثالث ق.م واثره على الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية والدينية في قرطاجة ، مجلس الثقافة العام ، ٢٠٠٨.
٤٨. ممدوح درويش ؛فراس السايح ، مقدمة في تاريخ الحضارة الرومانية واليونانية (تاريخ اليونان) ، المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٨- ١٩٩٩.

٤٩. هزيود ، الأعمال والأيام ، شعر (٦٩٥) شغل البحر ، ترجمة : جورج ميخائيل ديب، ط١ ، ورد للطباعة والنشر والتوزيع ، ٢٠٠٨.
٥٠. هوميروس ، الألياذه ، ترجمة: سليمان البشاتي ، كلمات عربية للترجمة والنشر ، القاهرة ، ٢٠١١.
٥١. هوميروس ، الأوديسة ، ترجمة : دريني خشبة، ط١ ، دار التنوير للنشر ،٢٠١٣.
٥٢. يسري الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ، منشأة المعارف بالاسكندرية،١٩٨٤.

ثانياً المصادر والمراجع الأجنبية:

1. Alain Bresson, A.The Making of The Ancient Greek Economy: Institutions, Markets,and Growth in The City-States; translated by Steven Rendall. United Kingdom: Princeton University Press. 2016.
2. Amit, M. Athens and the Sea ; A Study in Athenian Sea Power , ImprimerieUnivera , Wetteren , Belgium , 1965.
3. Astrid Moller ,Naukratis : Trade in Archaic Creece , Oxford Monographs on Classical Archaeology .Oxford University Press .USA .2001.
4. Austin ,M . M. and P. Vidal – Naquet. Economic and Social History of Ancient Creece :An Introduction . Part 1. Translated from theFrench by M .M .Austin .London , 1977.
5. Berry ,B .J . L .Geography of Market Centers and Retail Distribution . Englewood Cliffs , 1967.
6. Bresson, A. The Making of The Ancient Greek Economy: Institutions, Markets, and Growth in The City-States; translated by Steven Rendall. United Kingdom: Princeton University Press .2016.
7. Burford, A.“Heavy Transport in Classical Antiquity.” Economic History Review . 1960.
8. Calhoun , G.M. The Business Life of Ancient Athens, L’ ERMA di Bretschneider , Rome . 1965
9. Casson, Lionel - Ships and seamanship in the ancient world, Princeton University Press. 1986.
10. Donald J. Mastronarde .Introduction to Attic Creek. University of California Press . 1993.

11. Fawcett, Peter William . When ISqueeze You with Eisphorai":Taxes and Tax Policy in Classical Athens, 2016.
12. Fawcett, Peter. William, Athenian Taxation from the Pisistratids to Lycurgus 550 325 , Durham theses, Durham University ,2006.
13. Finley, M.I..The Ancient Economy. Berkeley, Los Angeles, London. 1973.
14. Giovannini , A . Athenian Currency in the Late Fifth and Early Fourth Century B .C .GRBS 16.2 , 1975.
15. Grove, A. T, and O. Rackham.. The Nature of Mediterranean Europe: An Ecological History. New Haven, CT: Yale University Press, 2001.
16. Hahn, Foreign Trade and Foreign Policy in Archaic Greece, in Trade and Famine . 1983.
17. Harris , E .M .The Rule of Law in Action in Democratic Athens . Oxford , New York , 2013.
18. Harris, E.M. Democracy and the Rule of Law in Classical Athens :Essays on Law, Society, and Politics Cambridge , New York, 2006.
19. Higgins, M. D., and R. Higgins. A Geological Companion to Greece and the Aegean. Ithaca, NY: Cornell University Press. 1996.
20. Hin, S. The Demography of Roman Italy. Cambridge and New York: Cambridge University Press: 2013.
21. Ian Worthington, The pisistratid tyranny at Athens, Durham theses, Durham University. Available at Durham E-Theses Online: 1981.

.٢٢ Johannes Hasebrok, Trade and Politics in Ancient Creece, Translated By L.M.Fraser and D.C.Macgregor,Ares Publishers INC,Chicago .1978 ,

23. John Peter Oleson (ed.), The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World. Oxford University Press, 2008
24. Karl Polanyi .Primitive ,Archaic and Modern Economies .Edited by G. Dalton .Garden City ,1968.
25. Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg, and Harry W. Pearson. Trade and Markets in The Early Empires: Economies in The History and Theory, Illinois, The Free Press. 1956.

26. Karl Polanyi. For a New West: Essays, 1919–1958, Edited by Giorgio Resta and Mariavittoria Catanzariti, Polity Press, 2014.
27. Lambert, S.D. Rationes Centesimarum : Sales of Publis Land in Lukorgan Athens. Monographs on Ancient Greek History and Archaeology 3), Amsterdam .1997 .
28. Lang , M, and M. Crosby. The Athenian Agora . Vol. X, Weights ,Measues and Tokens Princeton ,1964.
29. Leopold Migeotte , The Economy of the creek Cities : From the Archaic Period tothe the Early Roman Empire . University of California Press, 2009.
30. Lionel Casson.Travel in the Ancient World , HarperCollins.1974.
31. Lioyd .W .Watkss ,Hisory of Sicily to the A thenian war , London , John murray , Albemarle street 1872.
32. M.M. Austin and P. Vidal – Naquet ,Economic and Social History of Ancient Creece: AN INTRODUCTION. University of Califonia Press. Berkeley Los Angeles.1977.
33. Michell , H . The Economies of Ancient Greece ,Heffer , Cambridge , 1963.
34. Migeotte L . The Economy of the creek Cities : From the Archaic Period to the Early Roman Empire . London , University of California Press . 2009.
35. Moller, A . Classical Creece ; Distribution , lnScheidel , Morris , and Saller 2007.
36. Neale , W . C The Market in Theory and History ; in TM , 1957.
37. Oleson , John Peter . The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World Uonversity Press , 2008
38. Peter van Alfen . Aegean- Levantine Trade , 600- 300 BCE Commodities , Consumers , and the Problem of Autarkeia , in :The Ancient Creek Economy , Edward M . Harris and David M . Lewis (editors) .Cambridge . 2016.
39. Pritchett,W . K . Ancient Greek Military Practices .Ptl .Berkeley , Los Angeles , London , 1971.

40. R . J . Hopper , Trade and Industry in Classical Greece , By R. J. Hopper. Aspects of Greek and Roman Life. London: Thames and Hudson, 1979.
41. Reeds C .M. Maritime Traders in The Ancient Greek World . Cambridge University Press .2003.
42. Reger , G . lnter , Regional Economies in the Aegean Basin , ln Archibald , Davies ,and Gabrielsen 2011 .Calhoun , G.M. The Business Life of Ancient Athens, L' ERMA di Bretschneider , Rome . 1965.
43. Schuller ,W. AgoraiindenfruhngrischenSchriftquellen . lnHoepfner and Lehmann 2006.
44. Shipton , K. M. W. The Prices of the Athenian Silver Mines , ZPE 120. 1998.
45. Steinhauer, G. "The Classical Mesogaia." In Aikaterinidis 2001.
46. Thur, G.Ownership and Security in Macedonian Sale Documents.In Harris and Thur 2008.
47. Timothy HoweTransport, Greece. In: The Encyclopedia of Ancient History, First Edition. Edited by Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craige B. Champion, Andrew Erskine،and Sabine R. Huebner, Blackwell Publishing Ltd, 2013.
48. Twede , D ," Commercial Amphoras : The Earliest Consumer Packages" , Journal of Macromarketing,N.D.
49. Walter Scheidel, Ian Morris & Richard Saller (Ed.), *The* Cambridge Economic History of the Greco-Roman *World.* Cambridge, University Press, 2007
50. Wilson, A. I. Developments in Mediterranean Shipping and Maritime Trade from the Hellenistic Period to AD 1000. In Robinson and Wilson 2011.
51. Woodford , S . An Introdution to Creek Art .London .Duckworth . 1986.

52. Bresson, A. The Making of The Ancient Greek Economy: Institutions, Markets, and Growth in The City-States; translated by Steven Rendall. United Kingdom: Princeton UniversityPress .2016.

53. Brian A .Sparks , Measures, Weights and Mony . In Bispham E., Harrison T ., Sparks B . A . (eds) The Edinburgh Companion to Ancient Creece and Rome , Edinburg University Press.N.D.
54. Edward M . Harris and David M .Lewis , The ancient Creek economy .markets , households and city- states /Edited by Edward M . harris , David M . Lewis , Mark Woolmer. Cambridge University Prees , 2016.
55. Foxhall, L .Household, Gender, and Property in Classical Athens.The Classical Quarterly, Cambridge University Press, Vol. 39, No. 1, 1989.
56. Frier, B., & Kehoe, D. Law and Economic Institutions. In W. Scheidel, I. Morris, & R. Saller (Eds.), *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World* .Cambridge: Cambridge University Press. 2007.
57. Fritz M .Heichelheim An Ancient Economic History: From the Palaeolithic Age to the Migrations of the Germanic, Slavic and Arabic Nations Volume I Tapa dura – 1 Enero, 1958.
58. Georges Raepsaet . Land Transport and Vehicles. In: Georgia L. Irby, Technology،and Medicine in Ancient Greece and Rome. Vol 1. Wiley Blackwell . 2016.
59. Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg, and Harry W. Pearson. Trade and Markets in The Early Empires: Economies in The History and Theory, Illinois, The Free Press. 1956 .
60. Land transport, Part 2: Riding, Harnesses, and Vehicles, in Oleson, John Peter (ed.), Handbook of Engineering and Technology in the Classical World, Oxford: Oxford University Press, 2008.

a. مواقع الانترنيت

61. http: // www. britannica .com / science / mina – unit – of – weight.

Abstract

Trade in ancient Greece is one of the salient elements in the study of ancient Greek civilization; This is due to the information it provides about all other life activities, whether economic, social, or even political and military, and for the vision it reflects about public life, its forms and organisations, as well as the manifestations of civilization as trade is an inseparable part of it. It can be said that trade in ancient Greece was based on logical reasons. Despite the existence and antiquity of agriculture, it was practiced on a small scale; Because of the geographical reality, characterized by the lack of plain lands, with the rugged mountains in the middle of the country, which contributed to the meandering of the roads and the complexity of its reality. But the vital location of Greece, which is relatively in the middle of the three continents of the ancient world (Asia, Europe and Africa), overlooking important seas, provided the population with an alternative to the geographical and agricultural complexity, which helped them establish a commercial sector that was successful, and work in it represented an important shift that agriculture did not provide. The role of Greek trade was not limited to providing decent job opportunities for a segment of the population, but also to provide all the goods and products that ancient Greece lacked, and to export surplus products to neighboring nations. Within this context, this study attempts to identify the beginnings of trade and commercial activities in ancient Greece and their most prominent motives, while shedding light on important details about the trade community and its conditions.

The problem of the study addresses a set of questions whose answers give detailed explanations of trade activity in ancient Greece. The research poses questions about the reasons for the emergence of this type of economic activity and the motives for its prosperity in ancient Greece, about the periods and periods of time in which this activity lived and transformed from case to case, and about its relationship with other economic activities and the extent of its dependence on them, as well as the types of administrative, legal, market, financial and human organizations Which accompanied the Greek trade, and what are the geographical and historical factors that contributed to its launch, with research on its tools and the reasons for its success and spread. The research also raises side questions about the role of trade in achieving

Greek economic integration and facilitating the Greeks' communication with other nations.

Similarly, the study hypothesizes that various factors contributed to the emergence and success of trade in ancient Greece. Such factors comprise seaside geographic location, availability of wood for shipbuilding, in addition to the Greek military superiority at certain periods of time. Factors inhibiting other economic activities, may necessitate resorting to trade, such as the lack of agricultural lands, the difficulty of transportation and movement due to the internal geographical reality of Greece, and the harshness and fluctuation of the climate. The study also hypothesizes that ancient Greece established a successful - to a large extent - and diversified trading system that strengthened its regional presence and economic recovery and the factors of its contact with other nations.

The methodology adopted in the study was the descriptive approach to describe commercial activities and how they were practiced and transferred from the inside to the outside. We also relied on the analytical method by analyzing the information we provided, and then deducing the most prominent ideas that contributed to the practice of trade on a large scale and its success. The data obtained was both narrative based on Greek myths or the works of philosophers and historians, and archaeological that was deduced from studies in other languages through translation.

UNIVERSITY OF WASIT
COLLEGE OF EDUCATION FOR
HUMAN SCIENCES
DEPARTMENT OF HISTORY



TRADE IN ANCIENT GREECE

1600-338 B.C.

A THESIS
SUBMITTED TO THE COUNCIL OF THE COLLEGE OF
EDUCATION FOR HUMAN SCIENCES/ UNIVERSITY OF WASIT
IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS FOR THE
MASTER DEGREE IN HISTORY

BY

ALI HUSSEIN SHALLAL AL.YASIRI

SUPERVIDES BY

PROF. MOHAMMAD FAHAD AL.QAISI (Ph.D.)

2021 A.D. 1442 A.H.